

**Estratégias Marítimas do século XXI: o caso de
Portugal. (O Alargamento da Plataforma Continental e
as implicações para a Segurança)**

Versão corrigida após defesa pública

Ana Sofia dos Santos Lourenço

Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais

Maio, 2019

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais, realizada sob a orientação científica da

Professora Doutora Alexandra Magnólia de Vicente Quirino Alves Dias Saraiva

*«Mar sonoro, mar sem fundo, mar sem fim.
A tua beleza aumenta quando estamos sós
E tão fundo intimamente a tua voz
Segue o mais secreto bailar do meu sonho.
Que momentos há em que eu suponho
Seres um milagre criado só para mim.»*

in *Dia do Mar*, Sophia de Mello Breyner Andresen.

Agradecimentos

As minhas primeiras palavras de agradecimento têm de ser endereçadas à minha orientadora, Professora Doutora Alexandra Magnólia Dias, por me ter aceite, a mim e à minha proposta, por toda a paciência, por todos os documentos, correcções, conselhos e dicas. Sem si esta jornada não teria tido metade da riqueza que teve e por isso os meus agradecimentos nunca serão suficientes.

Ao José, aquele que esteve comigo desde o início desta aventura, a quem devo não me ter deixado desistir as milhares de vezes que me passou pela cabeça fazê-lo, por me encorajar e por me amar sem rótulos, incondicionalmente.

À minha mãe e ao meu irmão por tornarem a minha a vida muito melhor, por todo o apoio, coragem, inspiração e paciência, e por serem, sempre, os melhores exemplos a seguir.

Ao meu pai por ser, para mim, a personificação de Marinha Portuguesa.

À Arianas, à Filipa, à Inês, à Marta, à Rute e à Sol, as irmãs que a Faculdade me deu, e as que sei que não me irão abandonar.

À Joana, à Lúcia, à Maria, à Marta e à Romina, as minhas cinco maravilhas, porque sei que não importa onde estamos, estamos sempre as seis.

À minha família de coração da Bobadela e à Marta Vaz que sempre me apoiaram mesmo sem perceberem o título da tese e por compreenderem todos os momentos de desaparecimento.

Ao Doutorando João Silveira, por todos os preciosos conselhos e dicas.

Aos Inquiridos por terem aceite participar e tão, gentilmente, me responderem.

A todas as instituições, organizações públicas e entidades que de alguma forma contribuíram para a construção desta tese.

À FCSH por tudo o que me fez crescer e à FLUL por ter despoletado em mim uma curiosidade infindável.

O meu agradecimento para todos vós nunca será suficiente!

Um bem-haja!

Estratégias Marítimas do século XXI: o caso de Portugal. (O Alargamento da Plataforma Continental e as implicações para a Segurança).

Resumo

Em 1982, em Montego Bay, celebrou-se a 3ª Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar da qual surgiu a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, que Portugal ratificou em 1997. Este documento que regula os espaços marítimos contém um Artigo que permite aos Estados-Costeiros estenderem as suas Plataformas Continentais e assim obterem direitos de soberania sobre uma área superior.

O mar é um activo estratégico para Portugal nos dias que correm. Para aumentar o valor de tal activo estratégico Portugal submeteu em Maio de 2009 uma Proposta de Extensão da sua Plataforma Continental à Comissão de Limites da Plataforma Continental. Esta proposta, caso aceite pela Comissão, poderá trazer novas oportunidades para Portugal, mas também novos desafios à Segurança.

Num sistema internacional cada vez mais globalizado e paradoxalmente fragmentado, também as ameaças de Segurança se alteram e com o possível aumento da área de soberania portuguesa também as ameaças aumentam.

Esta dissertação de Mestrado analisa o ambiente de segurança internacional e as suas diversas ameaças, algumas que cresceram devido ao ambiente globalizado do sistema internacional. Fará, igualmente, uma análise às vertentes teóricas da Segurança Marítima, e às ameaças ao seu ambiente, desde as alterações climáticas, à pirataria e ao tráfico.

Portugal está numa posição estratégica quanto ao Mar. Apesar do distanciamento dos centros de poder e dos grandes mercados Europeus, Portugal é a porta de entrada do Mar na Europa, e essa porta de entrada pode sair valorizada com o aprovação da sua submissão à Comissão de Limites.

Através de entrevistas semi-estruturadas realizadas a especialistas e de análise da literatura existente sobre o tema, esta dissertação tenta aferir algumas das implicações para a Segurança de Portugal com a extensão da Plataforma Continental, e se Portugal estará preparado para a mesma.

PALAVRAS-CHAVE: Mar, Plataforma Continental, Plataforma Continental Portuguesa, Segurança Marítima, Segurança Internacional

The Maritime Strategies of the 21st century: the case of Portugal (The enlargement of the Continental Shelf and the Implications for Security).

Abstract

In 1982, at Mondego Bay, was held the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and the United Nations Convention on the Law of the Sea was adopted, which Portugal ratified in 1997. This document that regulates the maritime spaces has an Article that allows the States to extend their Continental Shelves and thus obtain rights of sovereignty over a superior area.

Nowadays, the Sea is a strategic asset for Portugal. To increase its value, Portugal has submitted a Proposal, in May 2009, to extend its Continental Shelf to Commission on the Limits of the Continental Shelf. This Proposal, if accepted, could bring new opportunities to Portugal but also new Security challenges.

In an increasingly globalized and paradoxically fragmented international system, security threats are also changing and, with the possible increase in the area of Portuguese sovereignty, threats are also increasing.

This dissertation analyses the international security environment and its various threats, some have grown due to the globalized world environment. This Study will also do an analysis to the theoretical aspects of Maritime Security and the threats to that environment, from climate changes, piracy to illegal trade.

Portugal is in strategic over the Sea. Despite the distance to power centres and the biggest European markets, Portugal is the front door of the Sea to the Europe, and that can be valued with the approval of its submission to the Commission on the Limits.

Through semi-structured interviews with specialists and analysis of existing literature on the subject, this dissertation tries to assess some of the Security implications with the extension of the Continental Shelf, and whether Portugal will be prepared for it.

KEYWORDS: Sea, Continental Shelf, Portuguese Continental Shelf, Maritime Security, International Security

Índice Geral

Agradecimentos.....	iv
Resumo	v
Índice de Anexos	ix
Índice de Figuras	x
Lista de Abreviaturas.....	xii
Introdução	1
Capítulo I: Panorama actual da Segurança Internacional	6
I.I. Ambiente de Segurança	6
I.II. Globalização	13
I.III. Património Comum da Humanidade	16
Capítulo II. Segurança Marítima	20
II.I. Ameaças à Segurança Marítima	25
Capítulo III. Os Diferentes Espaços Marítimos	31
Capítulo IV. Comissão de Limites da Plataforma Continental.....	37
IV.I. Plataforma Continental Brasileira	40
IV.II. Plataforma Continental Filipina.....	42
IV.III. O projecto Português	43
Capítulo V. A legislação.....	48
V.I. Conceito Estratégico Defesa Nacional	48
V.II. Legislação Nacional.....	49
V.III. Organizações a que Portugal pertence	52
V. III. I. NATO	52
V.III. II. EU	53
V.III. III. CPLP	56
V.IV. ONU	59
V.V. SOLAS.....	63
V.VI. MARPOL.....	65
V.VII. STCW.....	67
Capítulo VI. Meios Portugueses existentes no Patrulhamento de Águas. 70	
VI.I. Gestão dos Meios.....	74
Conclusão	79

Bibliografia	84
Anexos.....	98

Índice de Anexos

Anexo 1. Inquérito realizado aos especialistas.....	98
Anexo 2. Corredores Económicos da <i>Belt and Road Initiative</i>	100
Anexo 3. Comércio Marítimo Mundial de carga.....	100
Anexo 4. Os números da Pirataria na África Oriental, África Ocidental, Ásia e América Latina/Caribe e da violência a pescadores. (2017).....	101
Anexo 5. O Estado da Pirataria Marítima (custos económicos e humanos).....	102
Anexo 6. Impacto Económico da Pirataria.....	103
Anexo 7. Soberania e Jurisdição de um Estado Costeiro nos Diferentes Espaços Marítimos.....	103
Anexo 8. Objectivo da criação da Comissão.....	104
Anexo 9. Esquema da Análise de um Pedido de Submissão à CLPC.....	104
Anexo 10. Amazónia Azul.....	105
Anexo 11. O Fundo para os Assuntos Marítimos e Pescas 2014-2020.....	106
Anexo 12. Capítulos SOLAS 1974.....	107
Anexo 13. Meios da Marinha Portuguesa.....	108

Índice de Figuras

Figura 1. Águas Europeias. Km2 das ZEE's Europeias, e das Plataformas Continentais estendidas.	1
Figura 2. O Projecto Português: Portugal e o Mar. A tracejado observamos a proposta portuguesa para limite da sua P.C.....	5
Figura 3. Difusão dos Conflitos globais, desde 1990.	8
Figura 4. Imagem gráfica representativa das linhas de tráfego de comércio mundial marítimo.	10
Figura 5. Despesas militares Norte-Americanas, Chinesas, Árabes e Russas, de 2000 a 2017, em mil milhões de dólares Americanos.....	12
Figura 6. Gráfico dos Ataques Piratas da Zona D.	22
Figura 7. O mar e as alterações climáticas.	27
Figura 8. Os diferentes espaços marítimos definidos na CNUDM (1982).	35
Figura 9. Plataforma Continental Jurídica Brasileira.....	41
Figura 10. Projecto para extensão da Plataforma Continental Filipina.	43
Figura 11. Proposta entregue em Maio de 2009 e Adenda entregue em Agosto 2017..	45
Figura 12. Cronologia da legislação relacionada com o Mar em Portugal.	51
Figura 13. Área de actuação (a rosa e roxo) do Plano de Acção para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica.....	53
Figura 14. Limite exterior da Plataforma Continental na área do Mar Céltico e Golfo da Biscaia. Proposta conjunta de França, Reino Unido e Irlanda.	54
Figura 15. Linhas de demarcação de Terras entre Portugal e Espanha, séculos XV e XVI.....	60
Figura 16. Diagrama esquemático resumido da Convenção Internacional do Oceano.	69

Figura 17. Paradigma Operacional - Duplo Uso da Armada e da Autoridade Marítima.	73
Figura 18. Posto Móvel do SIVICC no Miradouro da Ribeira Brava, Madeira, em Março 2018.....	76
Figura 19. Corredores Económicos Chineses.....	100
Figura 20. Comércio Marítimo Mundial de Carga, 2017.....	100
Figura 21. Número total de Incidentes relacionados com a Pirataria/Assaltos, marítimos expostos a violência devido a Pirataria/assaltos e marítimos expostos a pirataria/assaltos por tipo de incidentes.	101
Figura 22. O Estado da Pirataria Marítima, 2017.....	102
Figura 23. Impacto Económico da Pirataria.	103
Figura 24. Soberania e Jurisdição de um Estado Costeiros nos diferentes espaços marítimos.....	103
Figura 25. Esquema de Análise de um Pedido de Submissão à CLPC.....	104
Figura 26. Amazónia Azul.	105
Figura 27. Infográfico dos Funcos para os Assuntos Marítimos e Pescas.	106
Figura 28. Capítulos <i>SOLAS</i> 1974.....	107

Lista de Abreviaturas

AEA	Agência Europeia do Ambiente
AGIO	Agenda para a Governação Internacional dos Oceanos
AMN	Autoridade Marítima Nacional
CE	Comissão Europeia
CEDN	Conceito Estratégico Defesa Nacional
CEO	Comissão Estratégica dos Oceanos
CIDPC	Comissão Interministerial para a Delimitação dos Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CLPC	Comissão Limites da Plataforma Continental
CPLP	Comunidades de Países de Língua Portuguesa
DGAM	Direcção-Geral da Autoridade Marítima
DGRM	Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
EUA	Estados Unidos da América
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMGFA	Estado-Maior-General das Forças Armadas
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
GNR	Guarda Nacional Republicana
IISS	<i>International Institute of Strategic Studies</i>
ISN	Instituto Socorro a Náufragos
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LOBOFA	Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas
LOMAR	Lei Orgânica da Marinha
LPM	Lei de Programação Militar

M	Metro
MN	Milha Náutica
MDN	Ministério Defesa Nacional
NRP	Navio da República Portuguesa
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO – <i>North Atlantic Treaty Organisation</i>)
P.C.	Plataforma Continental
PIB	Produto Interno Bruto
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SIPRI	<i>Stockholm International Peace Research Institute</i>
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SOLAS	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Humana no Mar (<i>The International Convention for the Safety of Life at Sea</i>)
STCW	Convenção Internacional de Normas Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>)
TIDM	Tribunal Internacional do Direito do Mar
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UE	União Europeia
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i> (Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento)
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i> (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)
ZEE	Zona Económica Exclusiva

Introdução¹

Portugal está historicamente ligado ao Mar. Desde o primeiro ciclo de Educação que os nossos professores nos transmitem, e esclarecem, a História de Portugal, e inevitavelmente, acabamos por ouvir falar do Mar², da ligação histórica de Portugal ao Mar e dos Descobrimentos. Tiago Pitta e Cunha (2011) afirma “Portugal tem com o mar uma relação imemorial que imediatamente nos transporta para o passado”³. Consideraremos que o início da grande ligação de Portugal ao “mundo dos Oceanos” se deu com o início da Expansão Portuguesa, século XV. A ligação com o mar, a dependência dele, dos seus bens e dos produtos que chegavam através dele fizeram com que esta ligação nunca terminasse. Apesar da ligação de Portugal, durante os últimos anos o Mar acabou por perder esta centralidade. Após a Revolução de 25 de Abril de 1974, os decisores políticos acabaram por se afastar do Mar, substituindo-o pela Europa. Apesar de negligenciado e esquecido nas últimas décadas, o Mar tem voltado para o centro do debate.

Em 2009, Portugal entregou a sua proposta à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) de extensão de Plataforma Continental (P.C.). Portugal para além das 200 milhas náuticas, caso a sua proposta seja aceite contará com uma área de mais de 3 milhões de km² (fig.1), 40 vezes superior à área de Portugal. Como podemos observar na Figura 1

Figura 1. Águas Europeias. Km2 das ZEE's Europeias, e das Plataformas Continentais estendidas.

European waters			
Country	EEZ (sq. km)	ECS (sq. km)	Total (sq. km)
Denmark	371.116	701.881	1.072.997
France	334.540		334.540
Iceland	755.723	487.110	1.242.834
Ireland	410.342	405.879	816.221
Norway	1.784.795	265.087	2.049.882
Portugal	1.832.763	2.024.753	3.857.516
Spain	552.402	38.093	590.495
United Kingdom	756.772	173.471	930.244
UK/ FR/ ES/IE		96.813	96.813
Total	6.798.454	4.193.088	10.991.542

Fonte: Juan Vivro, Universidade de Sevilha

Portugal já tem uma ZEE extensa (primeira parcela: *EEZ (sq.km)*), uma área superior à ZEE de Espanha em mais do dobro, por exemplo. A segunda parcela que faz referência às Plataformas Continentais Estendidas (*ECS (sq.km)*) apresenta-nos que Portugal tem a maior área de pretensão estendida, as áreas Dinamarquesa, Islandesa, Irlandesa,

¹ Esta dissertação não está escrita conforme o novo Acordo Ortográfico;

² A ideia da História de Portugal, da Expansão Portuguesa e do Mar estarem relacionadas é uma ideia muito importante e trabalhada na obra de João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira (2014);

³ *Portugal e o Mar (2011)*. Fundação Francisco Manuel dos Santos;

Norueguesa, Espanhola ou Britânica não ultrapassam sequer os cem mil km², uma área que Portugal poderá tirar proveito.

O projeto de extensão da P.C., para além das 200 milhas náuticas, começou a ser trabalhado em 1998, pela Comissão Interministerial da Plataforma Continental até 2004. Em 2005, foi Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental⁴ (EMEPC) e a sua principal função era a elaboração de uma proposta da extensão da PC portuguesa. Em Maio de 2009 esta proposta é entregue e ficou em 44.^{o5}. Em Agosto de 2017, a proposta portuguesa começou a ser analisada.

Esta dissertação irá reflectir-se acerca deste Mar, mais especificamente na área do Atlântico, onde se localiza a P.C. portuguesa. O período de análise da mesma será a partir de 2009 (pois foi a partir deste ano que Portugal entregou a sua submissão à CLPC, apesar de a EMEPC estar a recolher dados para a elaboração desta Submissão desde 2005) até 2019, altura em que ainda não é conhecida a decisão final acerca deste alargamento. Pelo que o estudo tem por objetivo compreender a partir da análise da proposta de extensão de Portugal, das ameaças e dos meios de que dispõe quais as suas potencialidades e fragilidades.

A dissertação segue uma abordagem qualitativa à produção de conhecimento científico, baseando-se em entrevistas semi-estruturadas com actores relevantes para o estudo, nomeadamente Oficiais da Marinha e alguns especialistas na área. O inquérito constituído por dez perguntas⁶, foi efectuado por e-mail devido a constrangimentos pessoais e profissionais. Foram contactos oito especialistas, dos quais apenas quatro conseguiram responder à entrevista. Os especialistas contactados e entrevistados foram: Dr. Aldino de Campos, representante português na CLPC; Mestre Jaime Ferreira da Silva, mestre em Estratégia⁷; Vice-Almirante Luís Carlos de Sousa Pereira, Director-Geral da Autoridade Marítima Nacional (AMN) e Dr. Nuno Paixão, adjunto da EMEPC. Devido a constrangimentos atinentes com à actualidade inerentes do presente estudo, mantereí a identidade dos Inquiridos em confidencialidade quando apresentadas algumas respostas.

⁴ Criada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º9/2005 de 16 de Novembro de 2004;

⁵ Já foram efectuados 82 pedidos à Comissão, sendo o último o pedido das Maurícias, em Março 2019;

⁶ Que se encontra no Anexo 1, páginas 98 e 99;

⁷ Mestre em Estratégia com uma tese relacionada com a Plataforma Continental.

Começarei por elaborar uma análise ao panorama actual, o ambiente de Segurança Internacional, as ameaças e os novos desafios. Um conceito que tem evoluído desde o final da Guerra Fria. O conceito de Segurança tem-se desenvolvido, e tem-se expandido para além dos sectores tradicionais, militar e político, para outros sectores, tais como económico, Societal e ambiental. Numa nova “era” para o conceito de Segurança, também as ameaças se alteram. Surgem novas ameaças tais como o ciberterrorismo, mas continuamos a assistir a ameaças mais tradicionais, como o terrorismo e a poluição. Tal como surgem novas ameaças, novos desafios têm surgido, a Globalização, que tem aproximado o Mundo, também traz consigo algumas vulnerabilidades. Abordarei, ainda, dentro da perspectiva, do panorama actual, o Património Comum da Humanidade, e como este está relacionados com o Mar.

O II capítulo incidirá sobre a Segurança Marítima. Um conceito ainda pouco desenvolvido e recente (a Segurança Marítima tem vindo desde o final do século XX a ser adicionada às Agendas de Segurança), e com duas vertentes: entendimento de Segurança Marítima como a ausência de ameaças ao ambiente marítimo e a manutenção da “boa ordem no mar”. Dentro do conceito de Segurança Marítima irei ainda entender quais as ameaças ao ambiente de Segurança Marítima.

O III capítulo intitulado “Diferentes Espaços Marítimos” efectua um levantamento dos conceitos que foram definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em 1982, e ratificada por Portugal em 1997⁸. Esta Convenção veio alterar a legislação do mar, estabelecendo os diferentes conceitos (mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva, a plataforma continental), mas também as obrigações dos Estados com a sua área de jurisdição. A CNUDM estabelece também as áreas livres de navegação e criou três órgãos: a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, a Comissão Limites de Plataforma Continental e o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM).

O Capítulo IV incidirá sobre a CLPC, o seu funcionamento e regras para submissões, e o Projecto Português (figura 2). Darei ainda a conhecer dois outros projectos de submissão à Comissão. O pedido elaborado pelo Brasil e pelas Filipinas, dois pedidos distintos, que em nada interferem com Portugal, mas que tiveram

⁸ Por Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97.

resultados distintos e que podem ser exemplos do que pode suceder a Portugal, que ainda tem o seu caso sob análise.

O Capítulo V incidirá sobre a legislação existente sobre o Mar, legislação Nacional e Internacional. Em termos de Legislação Nacional mencionarei o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), um documento que define as prioridades do Estado em termos de Segurança e Defesa, e a legislação existente em Portugal, sendo o foco principal a Estratégia Nacional para o Mar (ENM). Referirei ainda o papel de algumas organizações a que Portugal pertence e de que modo estas legislam em termos de Mar e P.C. as organizações foram a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN⁹), União Europeia (UE) e Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP). Para além da legislação Nacional, procurei também sobre Legislação Internacional. O documento que “guia” o Direito do Mar é a CNUDM, mas para além da Organização das Nações Unidas (ONU) existem outras organizações que desempenham um papel importante na governação do Mar. Para além da Autoridade dos Fundos Marinhos, também a Organização Marítima Internacional (OMI) com algumas Convenções importantes nas suas áreas, tais como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – *SOLAS*, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – *MARPOL* e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos - *STCW*, a Comissão Baleeira Internacional, a Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (através de projectos de pesca sustentável, por exemplo).

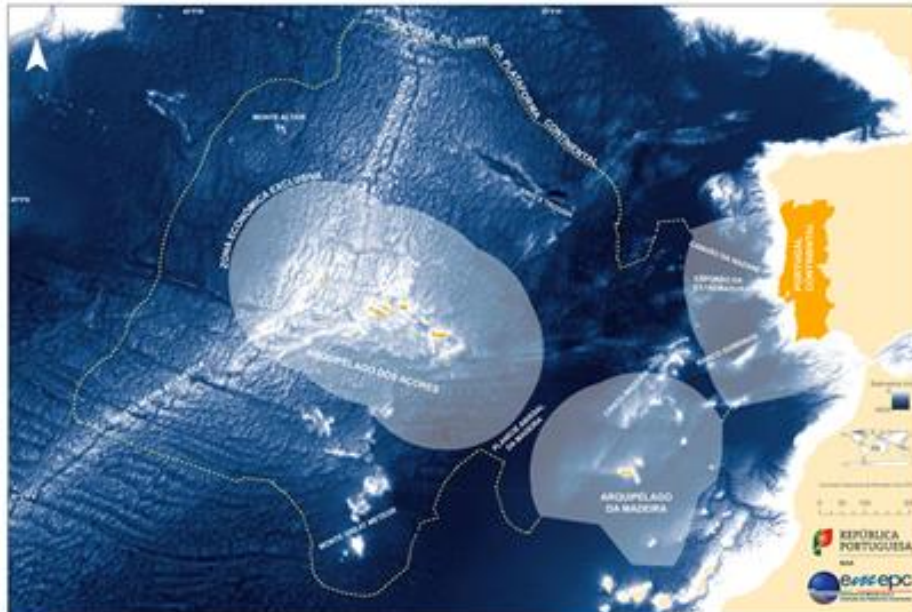
Por fim, no último capítulo efetuarei um levantamento de meios que Portugal tem para o patrulhamento das suas águas. Incluirei os meios da Marinha Portuguesa, da AMN e de outras entidades que se revelem pertinentes para o estudo. Este levantamento é importante para o estudo de forma a compreender as capacidades de Portugal na protecção e defesa da sua soberania.

Na Figura 2 conseguimos constatar a área que Portugal está a reivindicar à Comissão de Limites, uma área bastante extensa, rica em diversos recursos, o que pode levantar conflitos e interesses sobrepostos. O conflito de interesses que poderá surgir deste aumento e as capacidades de protecção e defesa da sua soberania levam-me à pergunta de partida deste estudo: **Será que Portugal está pronto para este**

⁹ Utilizarei a abreviatura em Inglês, NATO (*North Atlantic Treaty Organisation*).

alargamento? Ou será que este alargamento poderá expor as fragilidades de Portugal?

Figura 2. O Projecto Português: Portugal e o Mar. A tracejado observamos a proposta portuguesa para limite da sua P.C



Fonte: EMEPC.

Capítulo I. Panorama actual da Segurança Internacional

I. I. Ambiente de Segurança

O ambiente de segurança nacional é influenciado pelo ambiente de segurança internacional, e todas as alterações, relações e acordos, acabam por afectar, directa ou indirectamente, a segurança nacional e o ambiente de segurança nacional.

Podemos entender segurança internacional por *“ausência de ameaça, e a sua obtenção constitui um objectivo fundamental da política governamental. Contudo, os conceitos relacionados com o que torna a segurança efectiva são amplamente subjectivos. A capacidade de defesa é muitas vezes entendida por outros como excessiva e potencialmente ofensiva. (...)”* (Sousa, 2008)¹⁰. No entanto este é um conceito relativamente recente e que na Era pós-Guerra Fria se tornou cada vez mais muito complexo e multifacetado¹¹, também o conceito “segurança colectiva”, interligado com este, é um conceito relativamente recente. Estes conceitos foram importantes inovações do século XX, após a I Guerra Mundial (1918). As Guerras que assombraram a Europa no século XX (I e II Guerras Mundiais) demonstraram a necessidade de uma abordagem colectiva às questões de Segurança, e é neste ambiente que é criada a Organização das Nações Unidas (1945), fundada por 51 Estados¹², representativos de mais de 80% da população mundial, de todas as raças, religiões e continentes¹³ com o objectivo de regularem as Relações Internacionais¹⁴. A segurança colectiva é, tal como o conceito indica, uma segurança que não depende apenas de um único Estado, mas sim de vários Estados e/ou organizações.

¹⁰ Definição de “Segurança Internacional” retirada da obra *Dicionário de Relações Internacionais* (2008);

¹¹ Stone, 2009;

¹² Os membros fundadores foram: África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Bélgica, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, El Salvador, Equador, Estados Unidos da América, Etiópia, Filipinas, França, Grécia, Guatemala, Haiti, Honduras, Índia, Irão, Iraque, Jugoslávia, Líbano, Libéria, Luxemburgo, México, Nicarágua, Noruega, Nova Zelândia, Países Baixos, Panamá, Paraguai, Peru, Polónia, Reino Unido, República Árabe Unida (Egipto e Síria), República da China, República Dominicana, Turquia, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (Bielorrússia, Ucrânia) Uruguai e Venezuela;

¹³ *“Thus delegates of fifty nations in all, gathered at the City of the Golden Gate, representatives of over eighty per cent of the world's population, people of every race, religion and continent”* (1945: The San Francisco Conference: <http://www.un.org/en/sections/history-united-nations-charter/1945-san-francisco-conference/index.html>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹⁴ Silveira, 2015.

“O sucesso da segurança colectiva depende de três condições: os Estados deverão ter uma dimensão semelhante de forma a não haver um poder preponderante; todos os Estados têm de estar dispostos a assumir os custos e responsabilidades de defesa mútua; e deverá haver um organismo internacional com autoridade moral e capacidade militar para actuar sempre que necessário (Sousa, 2008)¹⁵.”

Analisando as condições referidas anteriormente, em particular o segundo ponto conseguimos relembrar-nos do artigo 5º do Tratado da NATO (1949) que afirma: todos os Estados pertencentes à Organização concordam que em caso de ataque armado a um Estado da Organização, este é como se tratasse de um ataque a todos os membros, como tal será prestada a devida assistência de forma a garantir a segurança do Estado, bem como da NATO. Analisando mais detalhadamente o terceiro ponto acima mencionado, o que refere a existência de um organismo internacional como autoridade para actuar, rapidamente nos recordamos do Conselho de Segurança da ONU e da sua actuação militar. Sendo que este é o único órgão internacional com poder de decisão militar, capaz de autorizar uma intervenção militar de forma a contribuir para a manutenção da paz ou de garantia da execução das resoluções.

Na visão da segurança colectiva o dilema de Segurança dos Estados é mais facilmente ultrapassável se os Estados se comprometerem com acções comuns, ao invés do isolamento nacional.

No entanto, e apesar destes pequenos avanços nos estudos de Segurança, estes começaram a ser realmente tidos mais em conta e mais analisados, após 1945, o ano que marca o fim da II Guerra Mundial. A segurança torna-se um elemento tão central, como a guerra ou defesa.

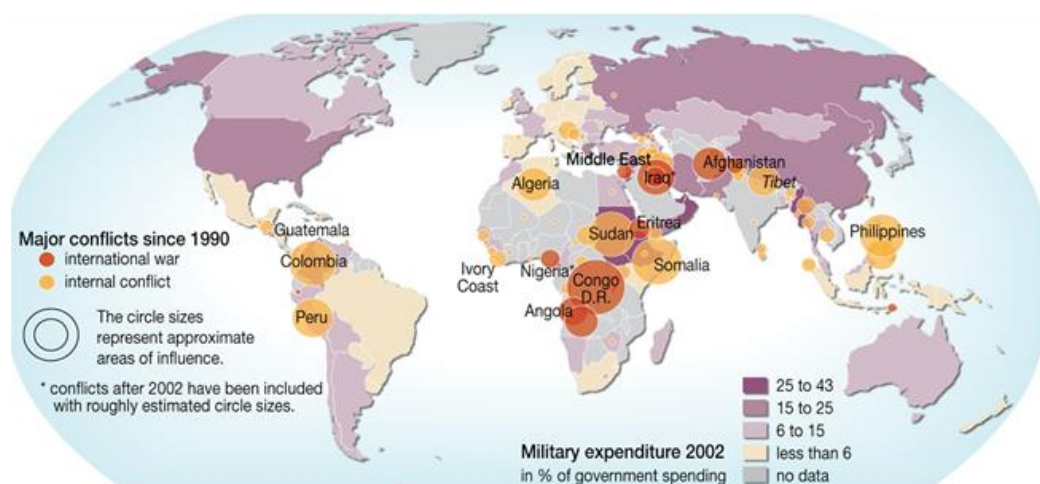
Actualmente, o ambiente de segurança internacional já não se encontra da mesma forma que se encontrava na viragem do século. Se até 1989 encontrávamos o Mundo Bipolar, dividido em dois blocos, com os adversários bastante definidos e identificados¹⁶. Nos dias que correm não é esse o cenário. A ameaça à segurança pode vir, praticamente, de qualquer lado, sem se sentir chegar ou sequer sem saber de onde vem (por exemplo, ciberataques). As ameaças não são, exclusivamente, originárias do bloco ocidental para o bloco oriental, as ameaças são, agora, difusas e globais. Na

¹⁵ Retirado do conceito de “Segurança Colectiva” presente na obra *Dicionário de Relações Internacionais* (2008);

¹⁶ Buzan, 1991.

Figura 3 observamos a evolução conflitos globais, e as áreas mais marcadas pelos mesmos e as despesas militares, constatamos que as área com mais e maiores conflitos se centram no Continente Africano e que alguns dos Estados com maiores despesas militares são a China, EUA e Rússia. Se considerarmos os cinco sectores da Segurança (Segurança Militar, Segurança Política, Segurança Económica, Segurança Societal e Segurança Ambiental¹⁷), a Guerra Fria e a agendas de Segurança Internacional foram marcadas pelos sectores militar e político, e no âmbito do presente estudo os sectores mais importantes são a Segurança Militar, Política e Ambiental, por se relacionarem mais directamente com a P.C. O fim da Guerra Fria e o novo século demonstram que as agendas de Segurança Internacional não serão tão fortemente marcadas pelos sectores militar e político, mas sim pelos sectores económico, social e ambiental, tal como Buzan¹⁸ previu.

Figura 3. Difusão dos Conflitos globais, desde 1990.



Fonte: Reliefweb. (Disponível em: <https://reliefweb.int/map/world/world-major-conflicts-1990-and-military-expenditure-2002> . Data do último acesso: 12 de Maio 2019.)

O indivíduo e a protecção das populações começam a aumentar de importância no seio da Segurança, com efeito o referente de segurança desloca-se do Estado para o indivíduo. O “argumento humanitário”¹⁹ foi uma forma de resposta da ONU aos conflitos. O conceito de responsabilidade primordial do Estado, ao atribuir a responsabilidade do Estado em proteger as suas populações (de genocídio, crimes de guerra, crimes contra a humanidade), assim como a obrigação da comunidade

¹⁷ Buzan, 1991;

¹⁸ Ibidem;

¹⁹ Silveira, 2015.

internacional em agir de forma colectiva, através da diplomacia ou ajuda humanitária, em cenários que os Estados tenham falhado na protecção das suas populações²⁰.

Durante a Guerra Fria, os Estados capitalistas formavam alianças contra os Estados Comunistas, na era actual, os Estados formam comunidades de Segurança (*security community*²¹) onde não se espera, nem prepara, para a utilização de força militar entre os Estados da comunidade. Estas comunidades permitem que os Estados se desenvolvam noutros sectores, não se preocupando tanto com o desenvolvimento militar²². Um sistema multipolar, em que os Estados mais fortes são uma Comunidade de Segurança não geram guerras entre eles (como a Guerra Fria, por exemplo). Como Barry Buzan afirma, este é um sistema multipolar, no sentido de que existem grandes potências em jogo, mas unipolar no sentido de existir uma aliança para governar as Relações Internacionais²³.

A emergência de novas potências como por exemplo o Brasil, a Rússia, a Índia e China – que formam os BRIC –, e grandes centros regionais geoeconómicos e geopolíticos na Ásia, América Latina e África²⁴, a consequente alteração da distribuição de poder no sistema internacional um mundo bipolar para um Mundo multipolar, com diferentes pólos de poder²⁵, as crises económicas e financeiras que têm vindo a afectar os mercados que até então eram os preferenciais (UE e EUA), a reorientação da zona preferencial dos EUA, passando do Oceano Atlântico para a zona do Oceano Pacífico²⁶, tornando assim a China o seu grande adversário estratégico, a multiplicação das crises e o aumento dos conflitos (Irão – Arábia Saudita; Rússia – Ucrânia; Síria; a denominada “Primavera Árabe”), a iniciativa Chinesa de *Belt and Road*, em português Iniciativa da Faixa da Rota ou a Nova Rota da Seda, com uma forte componente marítima e portuária que liga economicamente a China com a Europa de Leste, o Médio Oriente e a Oceânia, coordenando políticas de desenvolvimento, reforçando a cooperação financeira e reforçando as relações comerciais e de investimento e que consiste em seis corredores económicos (corredor económico²⁷

²⁰ Silveira, 2015;

²¹ Barry Buzan, 1991.

²² Buzan, 1991;

²³ Ibidem;

²⁴ Arteaga, 2013;

²⁵ Buzan, 1991;

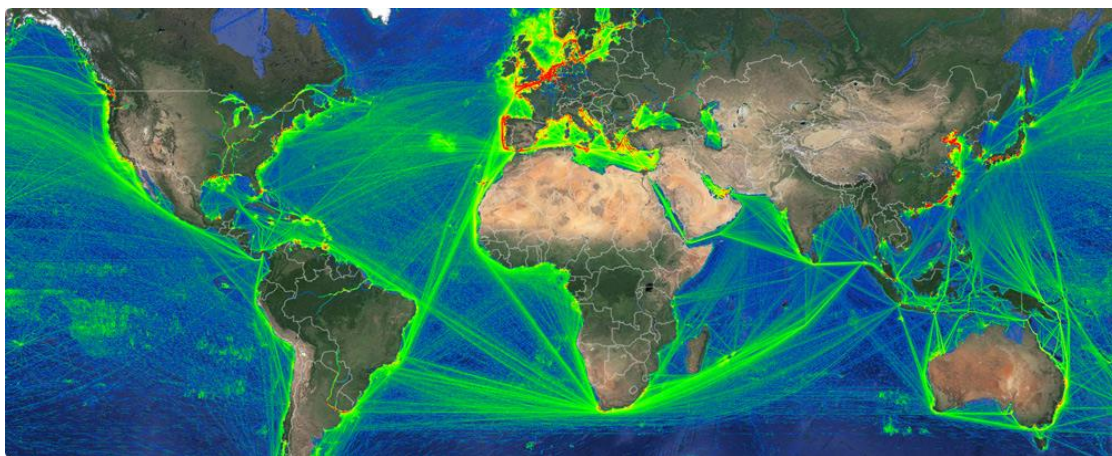
²⁶ Bishop, 2012;

²⁷ Ver Anexo 2.

China-Paquistão, China-Bangladesh-Índia-Myanmar, China-Ásia Central-Rússia-Bálticos, China-Mongólia-Rússia, China-Ásia Central-Ásia Ocidental e China-Península Indochina), o que coloca a China no centro das rotas económicas. Estas mudanças no panorama político e económico podem antecipar algumas alterações no ambiente de segurança. O aumento dos desafios à segurança e a sua complexidade resultam no abandono do modelo de defesa tradicional (defesa de fronteiras e soberania).²⁸

Os Oceanos e as trocas marítimas efectuadas quadruplicaram desde 1970 até 2011 (ver anexo 3). Actualmente, mais de 90% das trocas comerciais são efectuadas via marítima, tal como podemos observar na figura 4, aonde observamos as rotas marítimas existentes, sendo que algumas delas atravessam a nossa área de soberania. Este aumento representa 93 mil navios que empregam 1,25 milhões de pessoas e mais de seis mil milhões de toneladas de carga²⁹. Mais de 95% das comunicações intercontinentais fazem-se através de cabos submarinos. Em Portugal, o oceano também tem uma extrema importância. A costa Portuguesa banhada pelo Oceano Atlântico coloca Portugal numa posição central das trocas comerciais que se efectuam pela área do Atlântico Norte. A posição de Portugal para com a UE fortalece-se com a ideia que Portugal é a sua porta de entrada por via marítima, seja de bens, mercadorias ou pessoas. Esta posição estratégica para Portugal pode acarretar algumas consequências, tais como, a entrada de imigrantes em situações irregulares, para permanecerem em Portugal ou para partirem para outros Estados membros da UE.

Figura 4. Imagem gráfica representativa das linhas de tráfego de comércio mundial marítimo.



²⁸ Silveira, 2015;

²⁹ Bowden, A., Aloyo, E., Marts, C. e Lee, A, 2010.

Fonte: <https://www.seanews.com.tr/maritime-traffic-increased-up-fourfold-in-two-decades/139158/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019.)

Podemos então considerar que devido às alterações que o desenvolvimento tecnológico nos tem vindo a proporcionar, novas ameaças também daí advieram. Às ameaças transnacionais, juntaram-se outras que podem influenciar o ambiente de segurança internacional. Algumas das ameaças³⁰ que podemos considerar são: as guerras que são, actualmente, mais frequentes intraestatais (apesar de as interestatais continuarem a existir) e com novos actores (os tradicionais actores são os Estados, no entanto foram surgindo cada vez mais actores dentro dos Estados capazes de criar novas guerras, podemos pensar como exemplos a Al-Qaeda, uma organização transnacional militante islamita ou o Hezbollah, uma organização política islamita de inspiração xiita, movimentos que por muitos Estados são considerados grupos terroristas devido a ataques que são por eles reivindicados), a perda exclusiva dos Estados dos meios de destruição massiva e a proliferação deste género de meios, a escassez de recursos naturais e utilização, por vezes, indevida dos mesmos, o crime transnacional organizado e o terrorismo, o tráfico (de armas, estupfacientes, pessoas, entre outros bens), a pirataria (que acaba por beneficiar da instabilidade em terra³¹), os desastres ambientais (alguns afectam mais directamente o mar, por exemplo o desastre do Prestige – um navio petroleiro que afundou na costa da Galiza, em 2002, libertando no Oceano mais de 5000 toneladas de fuel-oil – e as alterações climáticas são algumas das principais ameaças ao ambiente de Segurança internacional. Algumas são provocadas pela acção humana e outras não são provocadas pela acção humana, no entanto, a nossa actuação piora a situação (alterações climáticas, por exemplo). O mar, devido à sua dimensão e natureza (uma grande parte da área é Alto-mar, permanecendo fora da jurisdição directa de um Estado), torna-se um local de eleição para a prática de algumas destas actividades³².

O novo Milénio acarreta novas ameaças. As despesas militares têm diminuído desde 2011, contudo nem todas as zonas do sistema internacional seguem esta tendência. Na figura 5 observamos os gastos militares da Rússia, China, EUA e Arábia

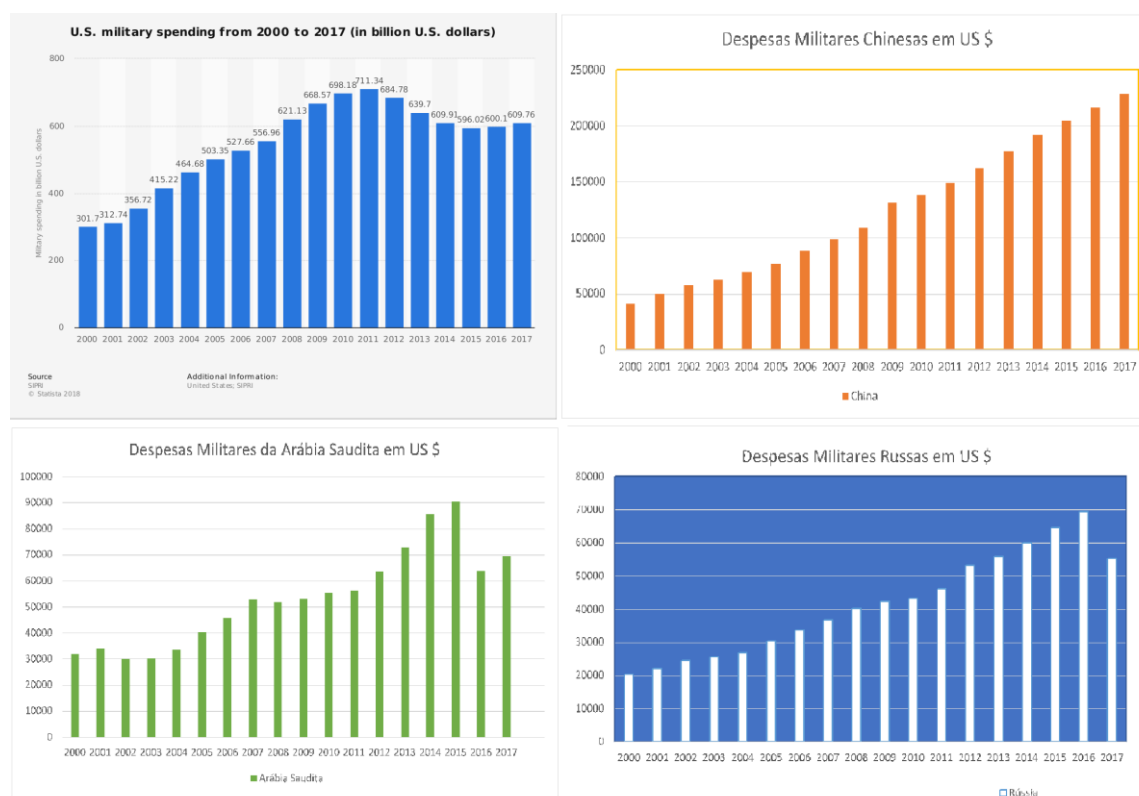
³⁰ “Qualquer acontecimento ou processo que cause mortes em grande escala ou uma redução massiva das expectativas de vida e que enfraqueça o papel do Estado como unidade básica do Sistema Internacional, (...)” (definição de *Ameaça* por um painel da ONU). Ver: *A more secure world: Our shared responsibility*. Report of the High-level Panel on Threats, Challenges and Change (2004);

³¹ Black, 2009;

³² Piedade, 2018.

Saudita. Enquanto os gastos militares Russos, Chineses e Árabes têm vindo a aumentar, os Norte-Americanos têm vindo a diminuir. Os valores da Arábia Saudita têm vindo a aumentar, e no Médio Oriente é o país com maior despesa militar (o Irão por exemplo, em 2017, tinha um valor de 14086 mil milhões de dólares Americanos³³). Estes valores representam uma diminuição na assimetria tecnológica militar entre as diversas partes do sistema internacional³⁴. Para além destes gastos e com os novos desafios os Estados começam a investir mais no ciberespaço, na capacidade ofensiva e defensiva³⁵.

Figura 5. Despesas militares Norte-Americanas, Chinesas, Árabes e Russas, de 2000 a 2017, em mil milhões de dólares Americanos.



Fonte: SIPRI.

No entanto, as ameaças à Segurança continuam. As armas nucleares continuam a ser uma das principais e mais mortíferas ameaças à Segurança. As armas nucleares aliadas aos sistemas de longo alcance são a força destrutiva mais óbvia e com mais implicações globais. Se o número de Estados que possuem no seu arsenal armas nucleares aumenta, aumenta também o risco de uma guerra³⁶. Como afirma Booth

³³ Dados do SIPRI;

³⁴ IISS;

³⁵ Silveira, 2015;

³⁶ Booth, 2014.

(2014), o risco de uma guerra nuclear permanecerá enquanto existirem armas nucleares. As guerras convencionais continuam a ter um alcance global. Desde 1945 existiram dois modelos distintos: o primeiro, a luta pelo poder entre duas superpotências durante a Guerra Fria, e a Guerra ao Terror lançada pela administração de Bush, após o ataque terrorista do 11 de Setembro. Quando uma superpotência, como os EUA, são desafiadas, o que se segue a este ataque pode tornar-se global e a insegurança pode alastrar-se³⁷. A degradação ambiental é também uma ameaça à Segurança, apesar da ameaça existencial do “caos climático”³⁸ não ser impulsionada pelas estratégias tradicionais de Estado para Estado, os riscos têm implicações de Estado para Estado, como decorrente de algumas questões, tais como a escassez de alimentos e água, desacordos de fronteiras, migrações em massa e a perda de território devido à subida do nível médio das águas³⁹. O “caos climático” que começa a confrontar a sociedade é o risco maior “desconhecido conhecido” que será um factor importante para o aumento da sensação de insegurança, tal como afirma Booth (2014). As bioameaças que podem ser um ataque biológico de um Estado ou grupo terrorista, ou uma ameaça à saúde numa escala global (uma doença infecciosa, por exemplo).

São várias as ameaças que existem à Segurança, no entanto, aquelas que, actualmente, mais marcam o sistema internacional são as ameaças climáticas, uma ameaça que está cada vez mais presente para a população, e para a qual a classe política está cada vez mais atenta, tomando mais medidas de forma a controlar ou evitar algumas situações que são despoletadas pela acção humana, tais como os derrames no Oceano. Para além destas o aumento do investimento em despesas militares de alguns Estados, assim como a proliferação de armas de destruição massiva.

I. II. Globalização

Na conjuntura actual do Mundo é impossível não falar de globalização. Este fenómeno ou processo que pode ter várias vertentes (económica, ambiental, financeira, modos de vida, entre muitas outras), e que por muitos é descrito como *“fenómeno de intercâmbio cultural, social e político entre diferentes povos e comunidades, decorrente*

³⁷ Ibidem;

³⁸ “*climate chaos*”, Ken Booth;

³⁹ Booth, 2014.

do desenvolvimento de uma economia de escala planetária”⁴⁰. A Globalização “um fenómeno internamente complexo e contraditório” (Pureza, 1998: 47), e que segundo Diogo Curto (2016), “nos dias de hoje é pensado como um processo de integração em aceleração crescente derivado de uma redução dos custos de transporte e comunicação, acompanhado da destruição de barreiras que activam a circulação de bens, mercadorias, serviços, capitais, conhecimentos e (...) pessoas. É possível que também já tenhamos ouvido dizer nas aulas de História e ou Geografia, que Portugal foi o percussor do processo de globalização (“Os Descobrimentos inventaram, com efeito, uma nova geografia, de carácter planetário, bem diferente do que era conhecida ao tempo (...). O mundo mudara irreversivelmente por causa das navegações dos portugueses”⁴¹ João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, 2014). No século XVI, Luís de Camões cantou ao Povo Português e afirmou “Novos mundos ao mundo irão mostrando”⁴². O fenómeno da globalização não é um fenómeno recente, é um fenómeno que o podemos datar desde o século XV (à semelhança do início da Expansão Portuguesa – 1415). Cardim (2016) afirma que a Globalização “recebeu um contributo decisivo de Portugal e da sua história” e que foi através da Expansão Portuguesa, que os diversos continentes passaram a comunicar de outras formas (por via marítima, por exemplo). No entanto, não foi apenas graças aos portugueses, outras Nações Europeias, e não só, contribuíram. Immanuel Kant, no século XVIII, afirmava: “as pessoas na terra atingiram um patamar (mais estreito e amplo) de comunidade, onde uma violação de direitos num local é sentida em todos os locais”⁴³. Actualmente a globalização é vista como uma uniformização de comportamentos, como uma nova fase do sistema capitalista⁴⁴ que muitos consideram estar a caminhar para a interdependência económica (um exemplo de interdependência económica e energética e as consequências políticas que podem surgir desta situação foi o corte de fornecimento de gás natural da Rússia para alguns países Europeus, entre eles a Ucrânia). Alguns consideram que o fenómeno da globalização é uma “sociedade de risco”⁴⁵ (Beck, 1992)

⁴⁰Significado disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/Globaliza%C3%A7%C3%A3o> . (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

⁴¹ in *História da Expansão e do Império Português*;

⁴² Canto II, Estância 45, Estrofe 113. *Os Lusíadas*;

⁴³ Tradução livre: “the peoples of the earth have reached a stage of (narrower and broader) community where a violation of rights in one place is felt in all place.” *Perpetual Peace* (1795);

⁴⁴ Professor Mário Vasconcelos, em “O papel da Globalização nas Relações Internacionais”;

⁴⁵ Tradução livre: “risk society”.

ou “um local de novas guerras”⁴⁶ (Kaldor, 1999). Booth⁴⁷, no entanto, considera que a Globalização teve impactos positivos e negativos na sociedade, acelerou o crescimento da consciência global, mas que acaba por ameaçar as identidades tradicionais.

José Manuel Pureza (1998) considerou as diversas metáforas de Globalização: “aldeia global”, sustentada na ideia de uma comunidade muito devido ao desenvolvimento das tecnologias e das formas de comunicação (Pureza, 1998: 41), a “fábrica global”, a metáfora que evoca as transformações do capitalismo, a globalização do mercado, onde os produtos e serviços e a sua concepção são pensadas à escala mundial (Pureza, 1998: 42), “a Las Vegas global” a metáfora que “*evoca a globalização dos mercados financeiros*” (Pureza, 1998:45) e a “cidade global” onde todas as transformações geradas pela Globalização transformam as fronteiras dos Estados. (Pureza, 1998: 46)

Após o ataque de 11 de Setembro de 2001 o Mundo alterou-se. As formas de terrorismo alteraram-se, a globalização acabou por ganhar ainda mais força. O ataque terrorista ao *World Trade Center* demonstrou os efeitos da globalização e como alguns tipos de força deixaram de ser exclusivos de grupos Estatais, como afirmou Obama (Piedade, 2018). As fronteiras internacionais e as fronteiras naturais foram-se alterando e tiraram-se melhor proveito delas.

A Globalização dos Mares é também uma forma de globalização (“*a globalização está a dar um impulso ao transporte marítimo, aos portos e à construção naval*”⁴⁸) à qual o terrorismo também acabou por chegar. Esta forma de terrorismo, marítimo, é umas das formas, actuais, mais comuns. O terrorismo⁴⁹ ao longo dos anos tornou-se transnacional, e o fenómeno da globalização foi um factor importante no aumento deste tipo de ameaças⁵⁰. Perderam-se as fronteiras e o Alto-Mar torna-se o local ideal para práticas ilícitas pois são áreas frequentemente pouco monitorizadas⁵¹. A pirataria, o tráfico de armas, drogas e pessoas são alguns dos exemplos praticados. Há que pensar a

⁴⁶ Tradução livre: “*a place of new wars*”;

⁴⁷ Booth, 2014;

⁴⁸ União Europeia, 2016;

⁴⁹ Para a ONU o conceito de terrorismo: “(...) *compreende toda a acção que provoca danos a pessoas ou a bens, quando o propósito da acção, pela sua natureza ou contexto, é intimidar a população ou pressionar um governo ou organização internacional a abster-se de redigir determinado acto (...)*”;

⁵⁰ “(...) *a globalização, enquanto factor exponenciador das ameaças transnacionais*” (Borges, 2015);

⁵¹ Piedade, 2018.

ameaça transnacional como uma verdadeira ameaça, e há que trabalhar em formas de proteger os interesses nacionais, os cidadãos e os países dessa mesma ameaça. As formas de terrorismo transnacional e marítimo podem estar interligadas. O alargamento de plataformas continentais (não só a Portuguesa, como também a Brasileira, a Norte-Americana, a Russa – estas são apenas algumas das plataformas para as quais foram apresentados projectos de aumento) podem tornar-se em locais, se pouco vigiados, propícios ao aumento destas formas de terrorismo, colocando o Estado em descrédito e causando o medo nos cidadãos.

I. III. Património Comum da Humanidade

No contexto do presente estudo afigura-se importante abordar o Património Comum da Humanidade e a sua relação com o Mar. Será que este elemento tão valioso na vida da Terra é considerado Património Comum da Humanidade? Ou será que é “óbvio” que o seja? Será que existe alguma parte do Mar protegida pela Convenção da UNESCO? O Fundo Marinho foi considerado Património Comum da Humanidade, em 1982, o que será que se alterou na forma de observar o mar e os seus fundos marinhos após esta decisão da UNESCO? Para esta dissertação é importante entender todos assuntos que são susceptíveis de serem legislados e regulados, como é o exemplo dos fundos marinhos, protegidos pela UNESCO.

Em 1972 a Convenção do Património Mundial, Cultural e Natural foi adoptada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (*United Nations Educational Scientific and Cultural Organization* – UNESCO) e o seu objectivo era proteger os bens patrimoniais que tivessem um valor existencial universal:

*“Constatando que o património cultural e o património natural estão cada vez mais ameaçados de destruição, não apenas pelas causas tradicionais de degradação, mas também pela evolução da vida social e económica que as agrava através e fenómenos de alteração ou de destruição ainda mais importantes;
(...)”*

Relembrando que o Acto Constitutivo da Organização prevê a ajuda à conservação, progresso e difusão do saber, promovendo a conservação e protecção do património universal e recomendando aos povos interessados convenções internacionais concluídas para tal efeito;

(...)

Considerando que determinados bens do património cultural e natural se revestem de excepcional interesse que necessita a sua preservação como elementos do património mundial da humanidade no seu todo;⁵²

A UNESCO considerava que determinados bens culturais e naturais estavam em risco de serem destruídos por causas naturais e humanas, e que os mesmos tinham um interesse para a Humanidade no seu todo, era necessário um novo sistema e novas medidas para protecção destes bens patrimoniais. O Artigo 2.º da Convenção entende por Património Natural:

“Os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por grupos de tais formações com valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico;

As formações geológicas e fisiográficas e as zonas estritamente delimitadas que constituem habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas, com valor universal excepcional do ponto de vista da ciência ou da conservação;

Os locais de interesse naturais ou zonas naturais estritamente delimitadas, com valor universal excepcional do ponto de vista a ciência, conservação ou beleza natural.”

A UNESCO fornece as directivas, aos Estados compete a protecção, conservação, valorização e transmissão às gerações futuras do património.

Mas deverá o Mar, mais concretamente, os fundos marinhos serem então pensados como Património da Humanidade? A resposta foi dada afirmativamente em 1970, através da Resolução 2479 da XXV Assembleia Geral das Nações Unidas, que considerou o leito do mar, o solo e subsolos marinhos fora da jurisdição nacional (200 milhas, marcadas com o fim da P.C.) Património da Humanidade e que todos os recursos aí encontrados pertencem à Humanidade. A discussão sobre a importância dos fundos marinhos iniciou-se na década de 60, em plena Guerra Fria, aquando se descobriu a presença de importantes minerais nos solos e subsolos marinhos. A proposta de Malta em considerar os fundos marinhos⁵³ património da Humanidade, causou alguma controvérsia pois os Estados queriam aproveitar-se de tudo o que os poderia fazer desenvolver, economicamente, e os Fundos Marinhos e os recursos que neles

⁵² Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural (1972);

⁵³ O título da proposta entregue pela delegação de Malta foi “Declaração e tratado concernente à reserva para propósitos exclusivamente pacíficos dos fundos marinhos e oceânicos (*seabed and the ocean floor*) subjacentes aos mares além dos atuais limites da jurisdição nacional, e o uso de seus recursos no interesse da humanidade”.

existem, eram uma dessas formas. A proposta de Malta personificada em Arvid Pardo e que beneficiava todos os estados (até aqueles que tinham menos capacidade de exploração dos fundos marinhos) mas que causava entraves aos EUA, que promoviam a liberdade de exploração dos recursos dos mares e oceanos. Apesar dos entraves apresentados pelos EUA, a proposta de Malta foi aceite e os Fundos Marinhos para além das 200 milhas foram considerados Património Comum da Humanidade, e que os recursos desta área podiam ser aproveitados para benefício da Humanidade, em particular dos países em vias de desenvolvimento.

Na CNDUM (1982) afirma-se que *“exploração e o aproveitamento dos mesmos fundos serão feitos em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos Estados”*⁵⁴ e que os fundos marinhos até às 200 milhas são aproveitados em benefício do Estado em questão. Para além das 200 milhas os Fundos Marinhos são Património Comum da Humanidade e para garantir a salvaguarda dos mesmos foi criada a Autoridade Marítima dos Fundos Marinhos. Não obstante, a mesma Convenção afirma que caso os Estados tenham interesse em aumentar a sua área de soberania podem efectuar um pedido à Comissão responsável de análise (actualmente CLPC). Assim sendo por cada metro que a Plataforma Continental de cada país é aumentada (após vários anos de análise, vários estudos), é um metro que passa a ser da soberania de um Estado específico, e não parte do Património Comum da Humanidade. Aquilo que era de todos, passa a ser de um Estado em questão, e esse Estado passa a ser responsável pela preservação e conservação dos fundos marinho, nas 200 milhas iniciais, e nas milhas aumentadas e aprovadas pela CLPC.

Para além dos fundos marinhos a UNESCO quis proteger o legado da humanidade subaquático, e em 2001, adoptou a Convenção sobre a Protecção do Património Cultural Subaquático⁵⁵ onde se pretendia proteger o legado histórico dos povos e nações em comum, e onde foi apresentado um instrumento de regulação aplicado especificamente ao património cultural em questão. Considerava-se património cultural subaquático *“significa todos os vestígios da existência do homem de carácter cultural, histórico ou arqueológico, que se encontrem parcial ou totalmente, periódica*

⁵⁴ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982);

⁵⁵ Aprovado por Resolução da Assembleia da República n.º 51/2006, publicado no *Diário da República* 1.ª série, n.º 137, de 18 de Julho de 2006.

*ou continuamente, submersos, há, pelo menos, 100 anos, (...)”*⁵⁶ e que compreendia todos os artefactos, estruturas, edifícios, aeronaves, entre outros. Esta Convenção afirma que a preservação deste património é considerada prioritária antes de qualquer intervenção autorizada, e que o mesmo não pode ser utilizado como objecto de exploração comercial.

Segundo José Manuel Pureza tem-se vindo a afirmar uma lógica de “*apropriação individual de território*” (Pureza, 1998: 127), o Mar é para o autor um desses espaços. Esta diferença na forma de ver o Mar e outros espaços tradicionalmente considerados livres deve-se à dimensão económica, o Mar é, nas palavras de Pureza, um reservatório de riquezas (1998:127). Sobre a vasta área da PC o Estado Costeiro detém direitos soberanos, o que, segundo Pureza, poderá positivar uma dinâmica expansionista (1998: 142).

Políticas de expansionismo à parte, o Património Comum da Humanidade “marítimo” são os Fundos Marinhos e o Património Cultural Subaquático. A estes cabe ao Estado a melhor preservação e conservação destes mesmos patrimónios, com o objectivo de beneficiar a humanidade em geral⁵⁷.

⁵⁶ Art.1º da Convenção sobre a Protecção do Património Cultural Subaquático;

⁵⁷ Parte XI, secção 3, art.150.º:” i) *O aproveitamento do património comum em benefício da humanidade em geral;*” (CNUDM, 1982).

Capítulo II. Segurança Marítima

A P.C pode ser enquadrada no eixo da segurança nacional, mais especificamente no eixo da Segurança Marítima. Este tópico de Segurança é, ainda, uma recente área dos Estudos de Segurança Internacional. Não podemos considerar uma única definição de *Segurança Internacional* ou sequer uma única definição para *Segurança*. Nas palavras de Baldiwn⁵⁸ o conceito de Segurança tem sido negligenciado, durante a Guerra Fria os estudiosos dos Estudos de Segurança consideravam o conceito de Segurança apenas quando este estava relacionado com o sector militar⁵⁹. A Segurança é um conceito amplo e que acaba por ter várias formas⁶⁰, e repercussões em várias áreas de estudos, tais como a política⁶¹, o ambiente e a defesa nacional.

Os Estudos de Segurança Internacional são, inicialmente, um conceito criado por ocidentais, baseados nas políticas ocidentais e com concepções, também, ocidentais. Alguns dos nomes que mais se destacaram nesta época foram Edward Carr e Hans Morgenthau. Após a II Guerra Mundial, os Estudos de Segurança Internacional começaram a focar-se e a centralizarem-se no conceito de *segurança*, adquirindo este uma importância superior ao conceito de *guerra*, por exemplo. Nas décadas de 50 e 60 os governos Ocidentais começaram a dar voz e importância às teorias dos Estudos de Segurança. A criação das Nações Unidas (1945) começou a transformar o paradigma do conceito de Segurança, recentrando o indivíduo, e não o Estado. A Guerra Fria veio novamente alterar o panorama das Teorias dos Estudos de Segurança Internacionais.

No pós-Guerra Fria consolidaram-se vertentes teóricas: a realista e a crítica. Na teoria realista o Estado era central na análise do sistema Internacional⁶². O Estado assume a responsabilidade pela segurança dos cidadãos e considera a Segurança Nacional como principal nível de Segurança. Na teoria Crítica o Homem⁶³ era a figura central.

⁵⁸ “*The neglect of security as a concept is reflected in various surveys of security affairs as an academic field.*” David Baldiwn (1997);

⁵⁹ Baldwin, 1997;

⁶⁰ Ibidem;

⁶¹ Buzan & Hansen, 2012;

⁶² Waltz, 1979;

⁶³ Escola de Frankfurt, sendo que Max Horkheimer foi um dos teóricos desta escola que considerou a centralidade do homem.

O fim da Guerra Fria estimulou o debate. No Pós-Guerra Fria consolidaram-se teorias alternativas que colocaram a ênfase para além do Estado. Barry Buzan, em 1983, reiniciou-se o debate sobre o conceito de segurança, afirmando que apesar das várias utilizações do conceito de *Segurança*, esta ainda estava pouco desenvolvido⁶⁴. Buzan propõe que se considere o conceito de Segurança como sendo interdependente, com interligação aos três níveis de análise propostos por Waltz⁶⁵ e as várias dimensões de Segurança (militar⁶⁶, política⁶⁷, económica⁶⁸, social⁶⁹ e ambiental⁷⁰)⁷¹. Kolodziej afirma que os Estudos de Segurança não se devem restringir à análise da força e da violência, que estes devem ser estudos inclusivos e que cruzam resultados de disciplinas, ele refuta que os Estudos de Segurança devem ter como enfoque principal a guerra⁷², considerando essas visões restritivas⁷³.

É a partir da última década do século XX que o conceito de Segurança Marítima recebeu um aumento de atenção e de estudo, pouco a pouco a Segurança Marítima tem vindo a ser colocada nas Agendas de Segurança, um exemplo desse aumento de importância e de discussão da Segurança Marítima, foi na Conferência dos Ministros de Negócios Estrangeiros do G7, em Abril de 2015, onde se reconheceu que a segurança e estabilidade internacional, o desenvolvimento humano, a geração de crescimento económico e prosperidade, a segurança do fornecimento de energia e a preservação da diversidade biológica estavam ligados a um ambiente marítimo seguro⁷⁴. Assistimos a um aumento de manifestações de crime transnacional no mar (pirataria, crimes de tráfico⁷⁵), por exemplo os incidentes de pirataria na África Oriental – que inclui a zona

⁶⁴ Buzan, B. *People, States and Fear: The National Security Problem in International Relations* (1983);

⁶⁵ Indivíduo, Estados e Sistema Internacional;

⁶⁶ Dimensão militar: “concerned with the interplay between the armed offensive and defensive capabilities of states and states’ perceptions of each other’s intentions.” (Williams, 2013: 4);

⁶⁷ Dimensão Política: “focused on the organizational stability of states, systems of government and the ideologies that give them their legitimacy.” (Williams, 2013: 4);

⁶⁸ Dimensão Económica: “revolved around access to the resources, finance and markets necessary to sustain acceptable levels of welfare and state power.” (Williams, 2013: 4);

⁶⁹ Dimensão Social: “centered on the sustainability and evolution of traditional patterns of language, culture, and religious and national identity and custom.” (Williams, 2013: 4);

⁷⁰ Dimensão Ambiental: “concerned with the maintenance of the local and the planetary biosphere as the essential support system on which all other human enterprises depend.” (Williams, 2013: 4);

⁷¹ Piedade, 2018;

⁷² Walt, 1991;

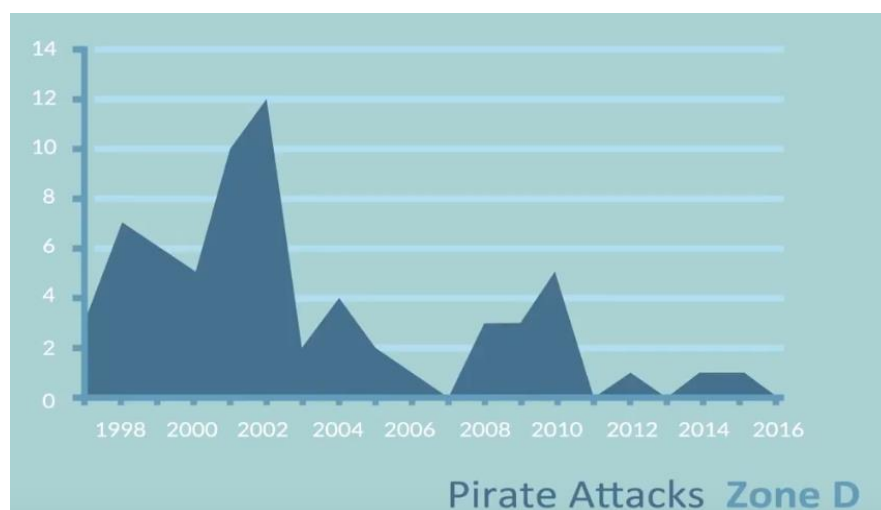
⁷³ Piedade, 2018.

⁷⁴ Piedade, 2018;

⁷⁵ Ver Anexo 4.

problemático do largo da Somália – passaram de 16 em 2015 para 54 em 2017⁷⁶. Estes conflitos são um novo factor de risco (novo pois se pensarmos na Época da Guerra Fria os conflitos marítimos e na Área Costeira não tinham a relevância que têm hoje). Têm vindo a ser desenvolvidos alguns esforços para a protecção de algumas destas zonas costeiras, esforços que se assentam na cooperação internacional. O Centro de Coordenação Inter-regional para a Implementação da Estratégia Regional para a Segurança Marítima na África Central e Ocidental (Yaounde ICC) que desenvolveu um quadro estratégico para os assuntos do mar (tais como a criminalidade, a segurança, o desenvolvimento e a governação). O centro é composto por 5 divisões, dividido por 5 zonas (A, B, C, D e E) composto entre 3 a 5 países costeiros. A Zona D composta pelo Camarões, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Gabão com um centro operacional funcional desde 2009, com patrulhamento conjunto começou a ver alguns resultados surgirem após os seus esforços coordenados (fig. 6).

Figura 6. Gráfico dos Ataques Piratas da Zona D.



Fonte: Yaounde ICC

Este é apenas um exemplo do que pode ser feito a nível internacional para cuidar de uma Ameaça Global à Segurança Internacional.

O conceito de Segurança Marítima tem-se desenvolvido. Alfred Mahan entendia que o poder marítimo estava nos Estados com maior poder naval, esses acabavam por ter um impacto mundial⁷⁷. Segurança Marítima é um conceito que evoluiu desde o fim

⁷⁶ Números da *Oceans Beyond Piracy*;

⁷⁷ Ribeiro, 2010.

da II Guerra Mundial e o final da Guerra Fria⁷⁸, e que ainda não se encontra claramente definido⁷⁹. Os principais actores da Segurança Marítima, os que “governam os oceanos” e as organizações começaram a abordar o tema, e publicaram-se Estratégias de Segurança Marítima⁸⁰, entre elas: *Alliance Maritime Strategy* (Estratégia Marítima da NATO, 2011), *The European Union Maritime Security Strategy* (Estratégia de Segurança Marítima da UE, 2014), um novo Conceito Estratégico Marítimo dos EUA e Reino Unido. Este último intitulado *Maritime 2050: navigating the future* estabelece as ambições e visões do Governo Britânico para o sector marítimo, focando-se em sete temas: vantagem competitiva do Reino Unido, tecnologia, pessoas, ambiente, infraestruturas, comércio e segurança⁸¹. No entanto, não só do Homem depende a Segurança Marítima⁸², também da Natureza depende, e esta o homem não pode controlar – tsunamis, tufões, terremotos⁸³.

Existem duas abordagens distintas ao conceito de Segurança Marítima: a primeira considera Segurança Marítima como a ausência de ameaças ao ambiente marítimo⁸⁴, a segunda abordagem define a Segurança Marítima como a manutenção da “boa ordem no mar”⁸⁵ (que necessitava de cinco atributos:⁸⁶ manutenção da ordem em terra, o mar como um recurso, o mar como um meio de transporte, o mar como área de domínio, o mar como ambiente⁸⁷).

Citando Cajarabille, por via de Piedade (2018), entendeu Segurança Marítima como: “*cuida da protecção contra ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às actividades marítimas. Envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos. Incluiu ainda os aspectos da componente naval e*

⁷⁸ Piedade, 2018;

⁷⁹ Ibidem;

⁸⁰ Bueger, 2015;

⁸¹ As ambições do Governo Britânico para a sua Estratégia Marítima estão disponíveis em: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

⁸² A Marinha Holandesa entende Segurança Marítima como protecção contra acções inimigas. (Hijmans, 2018);

⁸³ Hijmans, 2018;

⁸⁴ Por ameaças, entendem-se: disputas de fronteiras marítimas, terrorismo, pirataria, assaltos à mão armada, no tráfico, proliferação de armas, pesca ilegal, crimes ambientais e nos acidentes marítimos;

⁸⁵ Piedade, 2018;

⁸⁶ Till, G. *Seapower*;

⁸⁷ Piedade, 2018.

aérea da dessa nacional, num sentido muito abrangente, podendo ter lugar a grandes distâncias do território nacional”⁸⁸.(Cajarabile, V., Ribeiro, A.S., Marques, A.G & Monteiro, N.S., 2012)

É importante frisar que existem dois conceitos que são apresentados com alguma proximidade: *Maritime Security* e *Maritime Safety*. O segundo conceito refere-se à prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, o primeiro conceito está relacionado com a protecção contra actos ilegais e deliberados. Algumas línguas, como é o caso do português, têm apenas uma tradução para *security* e *safety*: segurança. O que distingue os dois conceitos é a intenção⁸⁹. Os principais aspectos de *Maritime Safety* têm sido regulamentados, na sua maioria, pela OMI, contando com mais de 50 Convenções e mais de mil códigos relativos à segurança e prevenção, sendo que a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Basil Germond considera a principal diferença entre *safety* e *security* a percepção do mar, no primeiro conceito o mar é um objecto a proteger contra a deterioração ambiental e no segundo como um objecto a proteger contra ameaças não militares⁹⁰. Ambos os conceitos acabam por estar relacionados em alguns casos específicos, como os acidentes marítimos que ocorrem por consequência de actos de pirataria.

Existem diversas definições e entendimentos de Segurança Marítima, umas mais focadas na ausência e protecção de ameaças (as definições de Christian Bueger⁹¹, da ONU⁹² e de Cajarabile⁹³), e outras mais centradas na manutenção da “boa ordem no mar” (são exemplo das definições de François Vrey⁹⁴, de Geoffrey Till⁹⁵ e James Kraska e Raul Pedrozo⁹⁶). Apesar das tentativas de uniformizar as definições de Segurança Marítima este conceito ainda está subdesenvolvido⁹⁷ e é definido, principalmente, ausência de ameaças e a manutenção da “boa ordem” no mar.

A Segurança Marítima é vital no século XXI, de forma a que este século seja uma nova era global do uso do mar, e dos seus recursos, da preservação e promoção dos

⁸⁸ Piedade, 2018;

⁸⁹ Ibidem;

⁹⁰ Ibidem;

⁹¹ Definição presente em “*What is Maritime security?*” (2015);

⁹² Definição presente no Relatório do Secretário-Geral da ONU, *Oceans and the Law of the Sea* (2008);

⁹³ Definição em *A Segurança no Mar – Uma Visão Holística* (2012);

⁹⁴ Definição presente em *Turning the tide: revisiting African Maritime Security* (2013);

⁹⁵ Definição presente em *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (2009);

⁹⁶ Definição presente *International Maritime Security Law* (2013);

⁹⁷ Piedade, 2018.

valores.⁹⁸ O carácter de importância dada à Segurança Marítima tem vindo a aumentar e isso é visível nas variadas Estratégias de Segurança Marítima que têm vindo a surgir⁹⁹.

II. I. Ameaças à Segurança Marítima

As ameaças à Segurança Marítima também têm vindo a alterar-se. Não foi apenas o conceito que evoluiu, mas também os desafios, a sua natureza e os actores a considerar. A natureza dos desafios e os novos desafios: *“obriga-nos a re-equacionar a problemática da dimensão marítima da segurança para além dos limites das perspectivas realistas, neo-realistas, (...). Com efeito, a natureza dos desafios conduz a uma extensão de análise que abranja o papel de actores não-estatais (em adição ao actores estatais), os sectores não tradicionais da segurança como o ambiental-económico-societal-político...”*¹⁰⁰. Se entendermos Segurança Marítima como a ausência de ameaças (é esta a definição segundo Wolfers e que as Organizações Internacionais seguirem), temos que conhecer as mesmas, no entanto, não existe concordâncias nas ameaças, que são cada vez mais, e mais díspares¹⁰¹. Apesar das ameaças não reunirem consenso entre todos os Estados (algumas são priorizadas consoante os interesses nacionais), iremos considerar as ameaças identificadas, em 2008, no Relatório do Secretário-Geral da ONU sobre os oceanos e o direito marítimo¹⁰². Foram elas:

1. Pirataria e assalto à mão armada;
2. Actos terroristas;
3. Tráfico ilícito de armas de destruição maciça;
4. Tráfico ilícito de narcóticos;
5. Contrabando e tráfico de pessoas pelo mar;
6. Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada;

⁹⁸ Abreu & Rodrigues, 2018;

⁹⁹ Bueger & Edmunds, 2017;

¹⁰⁰ Dias & Branco, 2011;

¹⁰¹ Piedade, 2018;

¹⁰² Nações Unidas, *Oceans and the Law of the Sea*. Report of the Secretary-General (2008).

7. Danos intencionais e ilegais ao ambiente marinho.¹⁰³

A UE afirma: “*As ameaças aos nossos oceanos têm vindo a aumentar. As alterações climáticas, a acidificação dos oceanos, a sobrepesca e a poluição não conhecem fronteiras (...)*”¹⁰⁴. No seu documento de Estratégia Marítimas a EU identifica ameaças distintas daquelas que a ONU elenca. Consideram-se ameaças à Segurança Marítima:

1. as disputas de fronteiras marítimas, actos de agressão e conflitos entre Estados;
2. os impactos potenciais de catástrofes naturais, eventos extremos e alterações climática no sistema de transporte marítimo e nas infraestruturas marítimas;
3. as condições do mar e na zona costeira que enfraquecem o potencial de crescimento de emprego nos sectores naval e marítimo¹⁰⁵.

Não desfazendo qualquer tipo de ameaças, aquelas que a União mais acaba por referir são as ameaças ambientais e a criminalidade, dentro do primeiro grupo inserem-se outras como a poluição ou fenómenos meteorológicos extremos, e no segundo grupo inserem-se ameaças mais específicas como a pesca ilegal, pirataria e tráfico¹⁰⁶. A pirataria marítima não é uma ameaça nova, é uma ameaça constante desde do desenvolvimento do comércio marítimo, como afirma Álvaro Sardinha (2017). O Direito Romano já condenava piratas e qualificava-os como inimigos da raça humana. Actualmente, o Direito do Mar classifica “*a pirataria como uma prática ilícita, que configura uma excepção ao princípio da liberdade do alto mar, e não se enquadrando na sua utilização pacífica.*”¹⁰⁷

A CNUDM define pirataria como:

“*a) Todo o acto ilícito de violência ou de detenção ou todo o acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de um aeronave privados, e dirigidos contra:*

¹⁰³ Piedade, 2018;

¹⁰⁴ *Assuntos Marítimos e Pescas* (2016), União Europeia;

¹⁰⁵ Piedade, 2018;

¹⁰⁶ João Silveira (2018) elabora uma análise às Estratégias Marítimas e outros documentos de orientação da União para os espaços marítimos, e efectua um levantamento dos elementos e temas estratégicos mais abordados. Um dos temas estratégicos foi a “segurança marítima”, da qual fazem parte os riscos e ameaças;

¹⁰⁷ Sardinha, 2017.

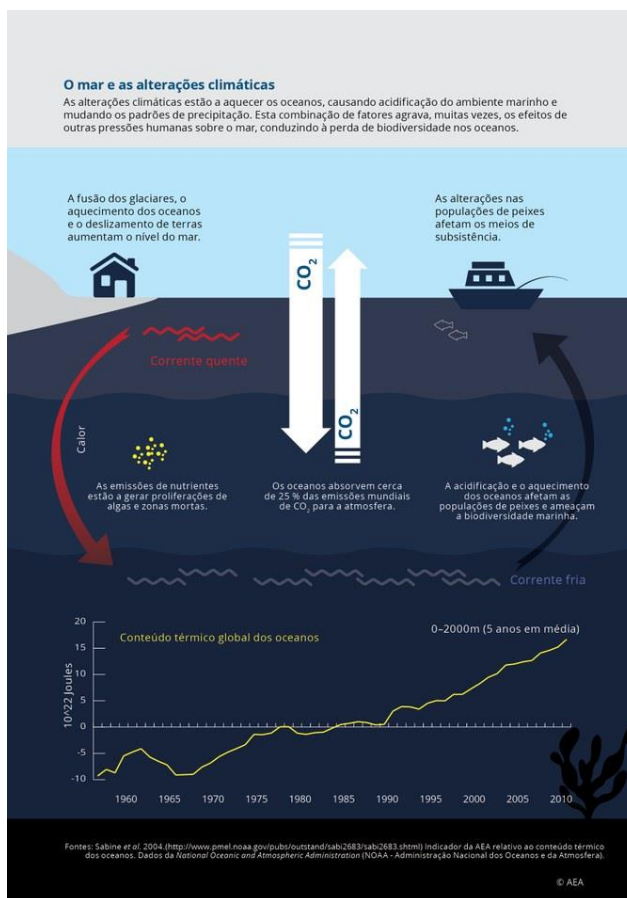
- i) *um navio ou um aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*
 - ii) *um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido á jurisdição de algum Estado;*
- b) Todo o acto de participação voluntária na utilização de um navio ou de um aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;*
- c) Toda a acção que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos actos enunciados na alínea a) ou b). ”¹⁰⁸*

Para além destas, por vezes, surgem outras ameaças, criadas por actores Estatais.

A instalação de ilhas artificiais ou de instalações e estruturas na P.C. ou ZEE de outro país podem ser uma ameaça à segurança¹⁰⁹ se forem construídas fora do território de jurisdição de um Estado, sem autorização do outro Estado costeiro, e com fins militares. Um caso recente de uma situação dessas instalações foi a tentativa da China construir ilhas artificiais, com fins militares, na ZEE das Filipinas, que não autorizou esta construção e a China acabou por violar os artigos 56.º, 60.º e 80.º da CNUDM.

As alterações climáticas estão a alterar a forma de viver da população humana. O “caos climático” gerou um aumento de preocupações com o clima¹¹⁰, assim como as cimeiras e as metas a atingir. No entanto, estas ainda são insuficientes. Algumas das

Figura 7. O mar e as alterações climáticas.



Fonte: Agência Europeia do Ambiente (AEA).

¹⁰⁸ Art.101.º, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982);

¹⁰⁹ James Kraska (2016) afirma: “The more compelling question, however, is the extent foreign states may emplace naval devices or construct installations or structures on the continental shelf or within the EEZ of a coastal State for military purposes.”;

¹¹⁰ “states needed the threat of the “climate chaos” to begin to engage the global politics of environmental justice.” (Booth, 2014: 27).

consequências destas alterações são: a subida do nível médio das águas do mar, alterações na cadeia alimentar marinha (como por exemplo, o plâncton de águas quentes no Atlântico Nordeste, algumas destas espécies estão a deslocar-se para Norte, a um ritmo de 200 km por década. Estas espécies estão na base da cadeia alimentar, e é deles que se alimentam muitos peixes), a acidificação. As preocupações com o clima e as alterações são uma preocupação da UE, mas que tem que contar com as preocupações e com as medidas de todos (Estados-Membros e outros países). Como observamos na figura 7 da AEA as alterações climáticas combinadas com a pressão feita pela população humana agrava as acções no mar, por exemplo, os deslizamentos de terra aumentam o nível do mar, as alterações nas populações de peixes afectam os meios de subsistência.

Uma outra ameaça à Segurança Marítima, e às Plataformas Continentais, é a população humana que cada vez mais vive perto da linha de costa, é o chamado fenómeno da “costerização”¹¹¹. 1 em 9 portugueses¹¹² vive na costa, a população a viver junto à costa aumentou 10% entre os dois últimos censos (2001 e 2011).

As ameaças e as vulnerabilidades existentes no mar têm que se identificar, pois não existe outra forma de manter a “boa ordem no mar” se não se conhecerem as ameaças¹¹³. E apesar da pirataria ou dos actos terroristas terem um grande impacto nesta ordem, não se podem colocar outras ameaças em segundo plano. O terrorismo, o tráfico ilegal de pessoas e bens, a proliferação de armas, as pescas ilegais e os ciberataques¹¹⁴ são crimes que têm aumentado e que causam impacto nas comunidades costeiras e nas indústrias marítimas.

O terrorismo é também uma ameaça à segurança marítima. A lei de Combate ao terrorismo, no artigo 2.º define:

“1 - Considera-se grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, actuando concertadamente, visem prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um acto, a abster-se de o praticar ou a

¹¹¹ Schmidt, 2012;

¹¹² Dados de um estudo do Instituto Ciências Sociais e da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa;

¹¹³ Piedade, 2018;

¹¹⁴ Um exemplo de ciberataque foi o ataque informático à Companhia *Maersk* (uma das maiores empresas de transporte mundial), em 2017, que teve um prejuízo de 300 Milhões de euros. (Sardinha, 2017).

tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral, mediante:

- a) Crime contra a vida, a integridade física ou a liberdade das pessoas;*
- b) Crime contra a segurança dos transportes e das comunicações, incluindo as informáticas, telegráficas, telefónicas, de rádio ou de televisão;*
- c) Crime de produção dolosa de perigo comum, através de incêndio, explosão, libertação de substâncias radioactivas ou de gases tóxicos ou asfixiantes, de inundação ou avalanche, desmoronamento de construção, contaminação de alimentos e águas destinadas a consumo humano ou difusão de doença, praga, planta ou animal nocivos;*
- d) Actos que destruam ou que impossibilitem o funcionamento ou desviem dos seus fins normais, definitiva ou temporariamente, total ou parcialmente, meios ou vias de comunicação, instalações de serviços públicos ou destinadas ao abastecimento e satisfação de necessidades vitais da população;*
- e) Investigação e desenvolvimento de armas biológicas ou químicas;*
- «f) Crimes que impliquem o emprego de energia nuclear, armas de fogo, biológicas ou químicas, substâncias ou engenhos explosivos, meios incendiários de qualquer natureza, encomendas ou cartas armadilhadas; sempre que, pela sua natureza ou pelo contexto em que são cometidos, estes crimes sejam susceptíveis de afectar gravemente o Estado ou a população que se visa intimidar.»¹¹⁵*

Em 1988, a Conferência Internacional sobre a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima adoptou a Convenção SUA – Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima¹¹⁶, com o objectivo de assegurar a tomada de acções contra as pessoas que cometem actos ilícitos contra navios, referindo o termo *terrorismo*. Os actos ilícitos considerados eram a apreensão de navios pela força, actos de violência contra pessoas a bordo de navios, a colocação de dispositivos a bordo, suscetíveis de destruir ou danificar a embarcação, a destruição de instalações ou serviços de navegação marítima, a comunicação de informação falsa e que comprometa a segurança de um navio¹¹⁷. Com esta Convenção os actos de terrorismos em navio, que não fossem considerados pirataria, são penalizados¹¹⁸.

A pirataria e os actos ilegais praticados em alto-mar têm também impactos económicos (ver anexos 5 e 6) e sociais, dos quais se destacam: o aumento dos prémios de contratos de seguros, custos de segurança privada a bordo de navios, impactos nas

¹¹⁵ Lei n.º 52/2003, de 22 de Agosto. Disponível para consulta em: http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=119&tabela=leis. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹¹⁶ Ratificada por Portugal em 1996. Publicada em Diário da República I-A, n.º 186, de 12/08/1994;

¹¹⁷ Artigo 3.º, parte 1. Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (1988);

¹¹⁸ Sardinha, 2017.

operações regulares de transporte das companhias, custos com alterações de rotas, violação dos direitos humanos dos trabalhadores marítimos, desigualdade, corrupção e instabilidade social¹¹⁹.

¹¹⁹ Ibidem.

Capítulo III. Os Diferentes Espaços Marítimos

A Convenção de Montego Bay, na Jamaica, que se realizou em 1982 foi decisiva na definição e esclarecimentos dos diferentes espaços marítimos. Até então o Direito Internacional assentava no princípio da liberdade dos mares, a CNUDM foi responsável pela consagração da existência de zonas marítimas sob jurisdição nacional, entre os quais: o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva, a plataforma continental¹²⁰ e pela continuação da existência dos espaços internacionais, onde a liberdade dos mares continuava a permanecer, tendo por isso definido os conceitos de alto mar e a área internacional dos Fundos Marinhos.

Actualmente, mesmo os países que não são signatários da CNUDM, adoptam e respeitam os seus conceitos e definições¹²¹.

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º e 5.º da Convenção referem-se ao Mar Territorial. Sobre o Mar Territorial: *“1 - A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial.”* (art. 2.º) e sobre os seus limites: *“Todo o Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção.”* (art. 3.º) e *“O limite exterior do mar territorial é definido por uma linha em que cada um dos pontos fica a uma distância do ponto mais próximo da linha de base igual à largura do mar territorial.”* (art. 4.º). O Mar Territorial é uma zona de mar adjacente, até um limite de 12 milhas marítimas, medido a partir da linha da baixa-mar ao longo da costa (art.5.º). A soberania do Estado Costeiro na zona do Mar Territorial é também sobre o espaço aéreo e o solo e o subsolo marinho.

O artigo 33.º sobre a Zona Contígua afirma *“A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial”* e que nesta área o Estado pode: *“(…) tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) Evitar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no*

¹²⁰ Gonçalves, 2004;

¹²¹ Sardinha, 2017.

seu mar territorial; b) Reprimir as infracções às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.” A Zona Contígua é, então, a área até 24 milhas marítimas e onde o Estado pode tomar as medidas de fiscalização necessárias para evitar infracções às leis nacionais.

As Águas Interiores são *“as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial fazem parte das águas interiores do Estado.”* (art.8.º) e as Águas Arquipelágicas são *“(…) as águas encerradas pelas linhas de base arquipelágicas, traçadas de conformidade com o artigo 47.º, denominadas «águas arquipelágicas», independentemente da sua profundidade ou da sua distância da costa”* (art.49.º). A Convenção estende a soberania de um Estado nestas duas áreas ao espaço aéreo situado sobre as duas, aos seus leitos, subsolos e aos recursos existentes.

A Parte V desta Convenção diz respeito à Zona Económica Exclusiva. Afirma-se *“A zona económica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção.”* (art. 55.º). Esta é uma área que não se estende para além das 200 milhas náuticas, da linha de base da qual se mede o Mar Territorial (art. 57.º). Na ZEE o Estado *“tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo”*, jurisdição na protecção e preservação do meio marinho e na investigação científica marinha (art. 56.º). De forma a ser uma Convenção equitativa para os Estados Interiores e sem Litoral, nos artigos 69.º e 70.º são apresentados alguns direitos para os mesmos, sendo que um deles é o direito à participação no aproveitamento dos recursos.

Na Convenção sobre a Plataforma Continental, em 1958, esta era *“leite do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas mas situadas fora do mar territorial até uma profundidade de 200 metros, ou para além, deste limite até ao ponto onde a profundidade das águas superjacentes permita a exploração dos recursos naturais das ditas regiões. O leito do mar e o subsolo das regiões submarinas análogas que são adjacentes às costas das ilhas.”*¹²² (artigo 1.º) No entanto, esta definição de

¹²² Decreto-Lei n.º 44490. Convenção sobre a plataforma continental (1958).

Plataforma Continental não era baseada exclusivamente em características geológicas ou geomorfológicas¹²³ e a Convenção de 1982, actualizou esta definição. A Parte VI desta Convenção apresenta-nos a Plataforma Continental. *“A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.”*, é assim definida a Plataforma Continental no artigo 76.º Distinta da definição de 1958, esta definição de PC utilizou dois critérios, o critério geomorfológico (margem continental) e o critério da distância (200 milhas náuticas) sendo esta uma definição baseada cientificamente, defensável legalmente e politicamente aceitável (Smith & Taft, 2000)¹²⁴. Os números 4 a 6 deste mesmo artigo esclarecem os limites desta área. E o número 8 deixa em aberto a possibilidade de um Estado estender a sua Plataforma Continental, apresentando um projecto à CLPC. No art.77.º afirma-se sobre os direitos do Estado: *“1 - O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. 2 - Os direitos a que se refere o n.º 1 são exclusivos, no sentido de que, se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas actividades sem o expresse consentimento desse Estado.”* Para qualquer actividade ou aproveitamento dos recursos presentes nesta área de outro Estado para além do Costeiro é necessário existir o consentimento do Estado que detém a jurisdição daquela área. O Estado, na sua área de Plataforma Continental, exerce a soberania nos efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos, vivos ou não vivos, presentes no leito do mar e subsolo. Se o Estado Costeiro não exercer os seus direitos de Soberania, nenhum outro Estado o poderá fazer sem o consentimento desse Estado Costeiro. A Soberania do Estado Costeiro na sua área de Plataforma Continental não afecta as águas sobrejacentes ou o espaço aéreo acima das mesmas.

A ideia da liberdade de navegação e dos mares não deixa de existir na totalidade. Os países têm a jurisdição até às 200 milhas marítimas (ou mais, em caso de aprovação

¹²³ Silva, 2015: 171;

¹²⁴ Smith & Taft, 2000.

do projecto de extensão dos países) e toda a área restante, fora da jurisdição nacional, é considerada Alto Mar, são as zonas marítimas que não estão sob jurisdição de nenhum Estado¹²⁵. O limite começa após as 200 milhas marítimas que marcam o limite da P.C. Esta zona terá utilização para fins pacíficos (art. 88.º) e são estabelecidas as diversas liberdades nessa área: liberdade de navegação, de sobrevoo, de colocação de cabos e ductos submarinos (nas condições enunciadas na parte VI da mesma Convenção), de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, actividades de pesca (dentro das condições enunciados na secção 2, da parte VII da mesma Convenção) e a liberdade da investigação científica (nos termos das partes VI e XIII)¹²⁶. Qualquer Estado, quer tenha ou não zona litoral, é livre de navegar no Alto Mar.

Apesar da delimitação das diferentes zonas e da jurisdição nacional, existe um conceito de passagem inofensiva. A Convenção esclarece o direito de passagem inofensiva: *“Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inofensiva pelo mar territorial”* (art. 17.º). A CNUDM define passagem, no art. 18.º, como a navegação no mar territorial com o fim de atravessar o mar, dirigir-se ou sair de uma instalação portuária, devendo ser uma passagem contínua e rápida. Considera-se inofensiva *“desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efectuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional.”*, deixará de o ser quando um navio estrangeiro realizar qualquer ameaça contra a soberania do Estado, qualquer exercício com armas, qualquer acto que seja com objectivo de obter informações em prejuízo do Estado Costeiro, o lançamento de aeronave e dispositivo militar, o embarque e desembarque de qualquer pessoa, moeda, mercadoria em violação das leis e regulamentos aduaneiros, qualquer actividade piscatória, qualquer actividade que não esteja relacionada com a passagem (art.19.º).

Para além da delimitação das diferentes zonas marítimas, a CNUDM declarou que os Fundos Marinhos e Oceânicos e o seu subsolo para além dos limites de soberania nacional são considerados Património Comum da Humanidade, o que pressupõe que a exploração e o aproveitamento desse mesmo património será em benefício da

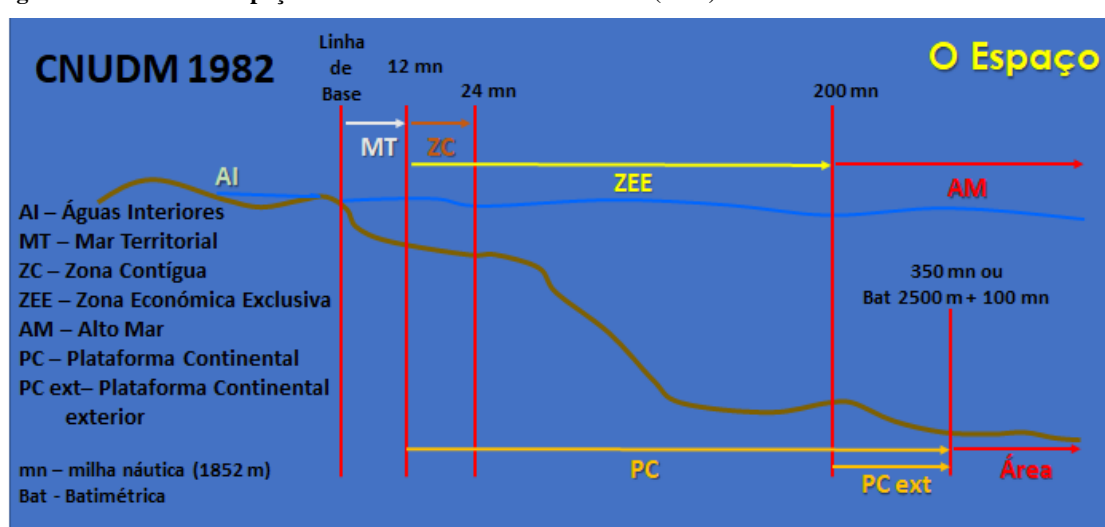
¹²⁵ Sardinha, 2017;

¹²⁶ Artigo 87.º, parte VII, CNDUM.

humanidade, no geral e não de um só Estado. Criou ainda o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM), uma entidade judicial independente, criado com o fim de resolver os conflitos e garantir a aplicação e interpretação correcta da Convenção.

Dentro das definições importantes para o entendimento desta tese, mas já fora das definições incluídas na CNUDM. É importante também definir milha náutica. A milha náutica tem o valor de 1852 m, e é a unidade de medida de distância marítima¹²⁷. Foi definida em 1929, na *First International Extraordinary Hydrographic Conference*.

Figura 8. Os diferentes espaços marítimos definidos na CNUDM (1982).



Fonte: Dr. Manuel Pinto de Abreu.

Podemos concluir que a CNUDM teve uma grande importância na alteração do Direito Marítimo Internacional. Os principais objectivos desta Convenção foram a delimitação dos espaços marítimos (sob a jurisdição nacional e além dessa), a delimitação dos poderes, dos direitos e deveres dos Estados e das suas jurisdições (ver Anexo 7) - espaços marítimos que podemos observar na figura 8 - e Organismos Internacionais (como por exemplo, a CLPC, a OMI e o TIDM) e a protecção do ambiente marinho. Portugal ratificou esta Convenção em 1997, e desde então estes são os conceitos aceites e os diferentes espaços marítimos sob jurisdição nacional. É importante nesta dissertação realçar as diferentes zonas marítimas, pois são estas as definições consideradas nos documentos oficiais e é através da CNUDM que se legislam as zonas marítimas. Por exemplo, por meio da CNUDM um Estado tem a jurisdição sobre o todo o território até às 24 mn, no entanto, sobre a sua P.C. estendida

¹²⁷Definição de milha náutica: <https://dicionario.priberam.org/milha%20n%C3%A1utica> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

(para além das 200 mn) o Estado tem jurisdição sobre os leitos e sub-solos, a zona mais à superfície não pertence à jurisdição nacional¹²⁸.

¹²⁸ “O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, sendo os mesmos exclusivos, no sentido de que, se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas atividades sem o seu expresso consentimento.” (Plataforma Continental – DGRM, disponível no site: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Capítulo IV. Comissão de Limites da Plataforma Continental

O artigo 76.^{o129} da CNUDM que permite a extensão da P.C. para além das águas 200 milhas náuticas, origina a criação da Comissão de Limites da Plataforma Continental. O anexo II da Convenção do Direito do Mar estabelece esta Comissão e o seu funcionamento. Esta Comissão foi um dos três órgãos criados pela CNUDM (assim como o Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e o Tribunal Internacional do Direito do Mar). A Comissão é composta por 21 membros, de diferentes áreas de especialização (geologia, geofísica e hidrografia), instalada na sede da ONU, em Nova Iorque, EUA. Os Estados-partes da Convenção elegem os membros para mandatos de cinco anos, passível de ser renovado. Actualmente, existe um representante português é o Professor Engenheiro Aldino de Campos, eleito em 2017 e com mandato em vigor até 2022, no entanto não é o primeiro português a ocupar um cargo na CLPC. Foi também membro, de 2002 a 2012 (ocupando dois mandatos), Fernando Manuel Maia Pimentel. A comissão reúne-se em três períodos de sessões, de sete semanas cada, num total de 21 semanas de reuniões.

Como é apresentada na página oficial da comissão¹³⁰ o propósito da criação da CLPC é facilitar a implementação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de forma a respeitar o estabelecimento dos limites exteriores, para além das 200 milhas náuticas¹³¹. Nos termos da Convenção o Estado Costeiro pode pedir a extensão da sua plataforma além das 200 milhas náuticas. A comissão analisará a proposta de extensão e fará recomendações aos estados costeiros, recomendações e acções que não prejudicarão as questões relativas às delimitações entre Estados com costas opostas ou adjacentes. Algumas das funções da CLPC são a análise dos dados e de outros

¹²⁹ “8 - *Informações sobre os limites da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida de conformidade com o anexo II, com base numa representação geográfica equitativa. A Comissão fará recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas com o estabelecimento dos limites exteriores da sua plataforma continental. Os limites da plataforma continental estabelecidos pelo Estado costeiro com base nessas recomendações serão definitivos e obrigatórios.* 9 - *O Estado costeiro deve depositar junto do Secretário-Geral das Nações Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua plataforma continental.*” (CNUDM, aprovada por Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97);

¹³⁰ http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹³¹ Tradução livre. Ver anexo 8 para original.

elementos entregues pelo Estado Costeiro, e a prestação de assessoria científica e técnica, se assim solicitado. A Comissão pode ainda cooperar através da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, a Organização Hidrográfica Internacional e qualquer outra organização internacional, competente, com o objectivo de trocar informações que possam auxiliar no desempenho da sua actividade. Para cada pedido de extensão, a Comissão delega subcomissões de sete membros para analisarem o pedido do Estado Costeiros. Os membros que sejam nacionais (como é, por exemplo, o caso de Aldino de Campos e a proposta portuguesa) não poderão fazer parte da subcomissão eleita, no entanto, poderão participar nos trabalhos da Comissão relativos ao caso. Para auxiliar a preparação técnica da submissão das proposta de extensão das plataformas foram adoptadas as *Directrizes Técnicas e Científicas*, em Maio de 1999.

Nem todos os Estados se servirão dos serviços e das tarefas da CLPC, no entanto, as decisões que esta toma acabam por influenciar todos os países. A expansão de uma P.C. além das 200 milhas náuticas consegue-se através da diminuição da área que é considerada Património Comum da Humanidade¹³².

À semelhança do pedido elaborado por Portugal à CLPC, outros países o fizeram. Até ao momento foram entregues 82 propostas de extensão de plataformas, algumas propostas são conjuntas, outra individuais, outras são entregues pelo mesmo Estado, mas para áreas distintas (como foi o caso do Brasil, por exemplo). A Rússia foi o primeiro país a apresentar uma proposta de extensão da sua plataforma, em 2001, apresentando três propostas distintas para três áreas distintas. Seguiu-se o Brasil, Austrália, Irlanda, Noruega, França, México, Uruguai, Filipinas, entre muitos outros Estados Costeiros, até chegarmos à proposta 44, a proposta portuguesa. E após a nossa, já outras foram entregues, como por exemplo, Moçambique e Angola, até à última entregue em Março de 2019, pelas Maurícias, para a Região do Arquipélago de Chagos¹³³.

A CLPC enfrenta alguns desafios à concretização do seu trabalho¹³⁴:

¹³² Silva, 2015: 171;

¹³³ É possível conferir todas as submissões feitas à Comissão, na sua página oficial: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹³⁴ Silva, 2015:176.

- O elevado volume de trabalho. O número de Estados Costeiros que apresentaram pedidos de extensão e adendas aos seus pedidos iniciais é muito superior ao previsto.
- O financiamento da Comissão. As despesas dos membros da Comissão são cobertas pelos Estados que patrocinaram a indicação dos membros (por exemplo, Aldino de Campos é financiado pelo Estado Português, quando se desloca às reuniões da Comissão). Já aconteceu alguns membros faltarem às sessões de trabalho por falta de apoio financeiro¹³⁵.
- A intervenção de terceiros Estados. Este é um desafio adicional aos trabalhos da Comissão. Para além da análise que têm de fazer ao projecto, e das recomendações, outros Estados podem endereçar à CLPC notificações sobre um projecto de um outro Estado costeiro.

O pedido de extensão das Plataformas é composto por 13 fases:

1. Realização pelo Estado costeiro de todos os levantamentos, estudos e trabalhos necessários para a fundamentação da reivindicação de limites da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas;
2. Submissão pelos Estados costeiros de uma proposta de extensão, fundamentada científica, técnica e juridicamente, à CLPC através do Secretário-Geral das Nações Unidas;
3. Apresentação da Proposta de Extensão da Plataforma Continental;
4. Pré-apreciação da mesma por parte da CLPC (no sentido de avaliar se há impedimentos à apreciação do conteúdo, nomeadamente em casos em que há disputas com outros Estados);
5. Nomeação da sub-comissão que irá apreciar a proposta;
6. Apreciação da proposta pela sub-comissão, que elabora uma lista de Recomendações;

¹³⁵ Dois membros da Comissão, em 2014, da Geórgia e da Polónia faltaram a algumas sessões, por falta de apoio financeiro.

7. Deliberação pela CLPC relativamente às Recomendações a dirigir ao Estado costeiro;
8. Publicitação das Recomendações;
9. Possibilidade de apresentação de dados/justificações complementares em Defesa da Proposta;
10. Deliberação pela CLPC relativamente às eventuais novas Recomendações a dirigir ao Estado costeiro;
11. Publicitação das Recomendações;
12. Definição pelo Estado costeiro e publicitação em diploma nacional dos limites da plataforma continental;
13. Publicitação, pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, dos limites estabelecidos pelo Estado costeiro em consonância com as recomendações da CLPC. (ver anexo 9)

Apenas após o cumprimento de todas estas fases é que se dá a efectiva extensão da Plataforma Continental, e o Estado promulga as novas coordenadas da sua área. Segundo Silva (2011), Portugal, caso veja a sua proposta aceite, terá que publicar um diploma legislativo onde constem as novas coordenadas da sua P.C. e deverá estar representada nas cartas náuticas nacionais.

IV. I. Plataforma Continental Brasileira

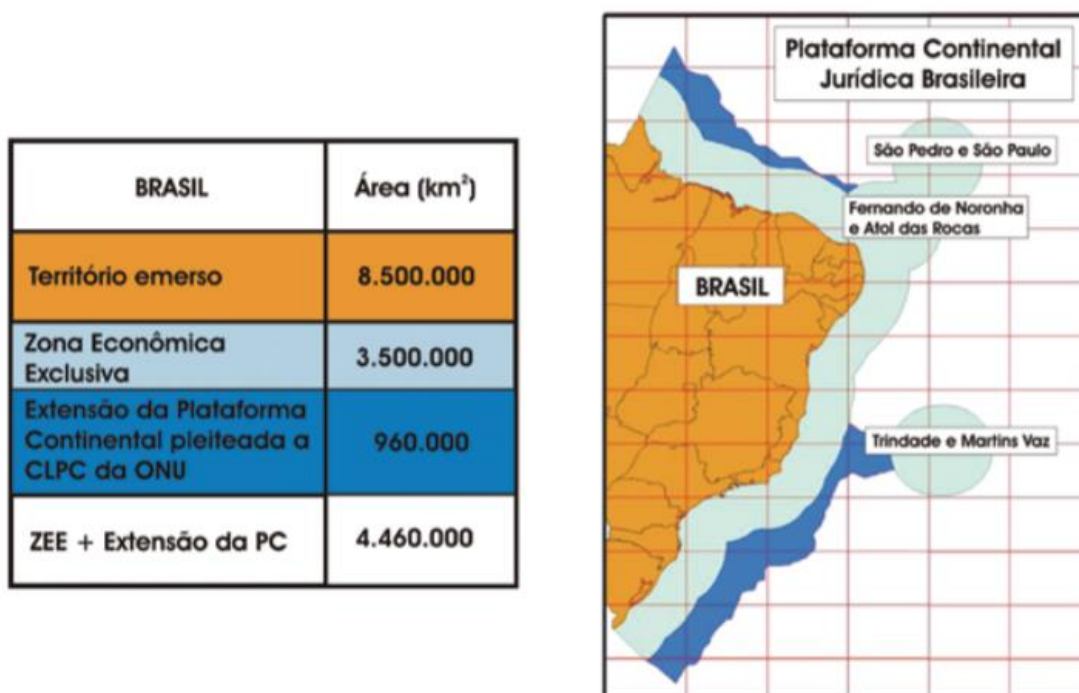
O Brasil foi o segundo Estado a apresentar uma submissão à Comissão, tendo ratificado a CNUDM em 1988, podia entregar uma proposta de extensão de acordo com o número 8, do Art.76º. O Brasil tem uma vasta área marítima, responsável por ser a principal via de transporte de comércio exterior¹³⁶. Uma área equivalente a 52% (fig.10) do seu território terrestre, com dimensões e biodiversidades equivalentes à Amazónia e

¹³⁶ Secretaria da Comissão Interministerial para os recursos do mar – Marinha do Brasil.

por isso começou-se a denominar de *Amazónia Azul*¹³⁷, uma denominação adoptada pela Marinha do Brasil, de forma a alertar a sociedade sobre a importância desta área.

Em 2004, apresentou três propostas incidindo três áreas distintas: na região Sul, na Margem Equatorial e na Margem Oriental e Meridional. Em 1989 foi criado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)¹³⁸, o equivalente à EMEPC, em Portugal. O LEPLAC encaminharia à CLPC a proposta Brasileira reivindicando 960.000 km² (fig.9). Em 2007, a Comissão não atendeu ao pedido brasileiro na sua totalidade, não concordando em cerca de 190.000 km².¹³⁹

Figura 9. Plataforma Continental Jurídica Brasileira.



Fonte: Departamento Nacional de Produção Mineral.

Em 2008, e de forma a atender às recomendações feitas pela CLPC¹⁴⁰ e garantir a aprovação do projecto brasileiro, foi iniciada uma nova colheita de dados pelo LEPLAC. Desde o término da tarefa, o LEPLAC tem vindo a processar a interpretar os novos dados, bem como à formulação da nova proposta para ser entregue à Comissão de

¹³⁷ Ver Anexo 10;

¹³⁸ Decreto nº 98.145/1989;

¹³⁹ Cavalcanti, Vanessa. *Plataforma Continental: a última fronteira da mineração brasileira* (2011);

¹⁴⁰ Conforme Art.8º. do Anexo II da CNUDM: “No caso de o Estado costeiro discordar das recomendações da Comissão, deve apresentar à Comissão dentro de um prazo razoável uma proposta revista ou uma nova proposta.”.

Limites.¹⁴¹ Em 2015 foi entregue a Proposta parcial da Região Sul, em 2016 a Proposta da Região Equatorial, e em 2018 foi entregue a Proposta da Região Oriental.¹⁴²

As pesquisas efectuadas pelo LEPLAC aumentaram a experiência e o conhecimento do Brasil sobre o seu leito. Aumentaram as possibilidades da descobertas de novas reservas de petróleo e gás, de exploração de recursos minerais em grandes profundidades e de explorar recursos de biodiversidade marinha¹⁴³. O Brasil está, à semelhança de Portugal, à espera de uma resposta da CLPC. Seja uma aprovação, ou novas recomendações.

IV. II. Plataforma Continental Filipina

À semelhança do Brasil, as Filipinas submeteram uma proposta de extensão à CLPC.

Em Abril de 2009, as Filipinas submeteram a sua proposta de extensão de Plataforma Continental (fig.10) para a Região de Benham, a este de Luzon, a maior ilha das Filipinas. Como Estado Arquipelágico, as Filipinas podem traçar linhas de base arquipelágicas para a sua P.C¹⁴⁴.

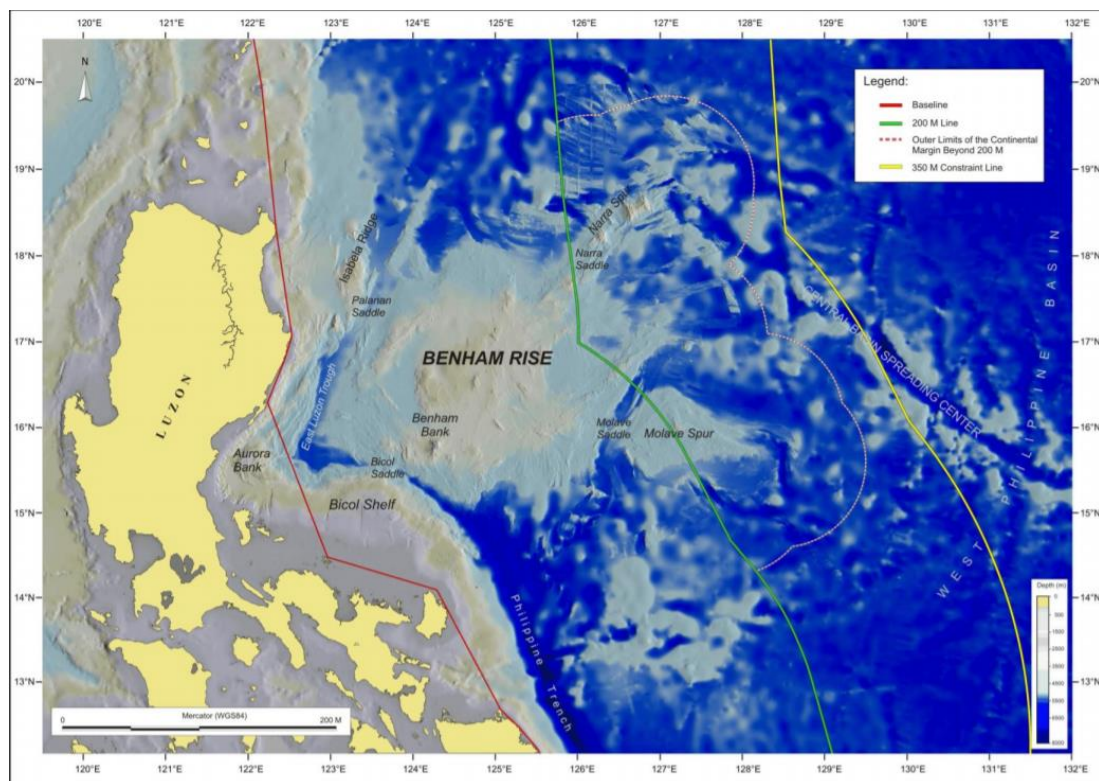
¹⁴¹ Ministério das Relações Exteriores;

¹⁴² Comissão Interministerial para Recursos do Mar – Marinha do Brasil;

¹⁴³ Diretoria de Hidrografia e Navegação – Marinha do Brasil;

¹⁴⁴ De acordo com o Artigo 47.º da CNUDM.

Figura 10. Projecto para extensão da Plataforma Continental Filipina.



Fonte: Sumário Executivo da submissão da República das Filipinas

A área reclamada pelas Filipinas tem entre 2000 a 5000m de profundidade, as análises morfológicas e geológicas provam que a área reclamada é um prolongamento da massa de terra de Luzon, e que acreditam os Filipinos ser rica em Gás Natural e outros metais, que poderão dar ao país a independência energética

Três anos depois de ter apresentado a sua submissão à CLPC, as Filipinas viram o seu pedido aceite, em 2012.

Dois anos depois, em 2014, os Filipinos começaram as expedições para descobrirem melhor a área conquistada perante a CLPC¹⁴⁵.

IV. III. O projecto Português

Portugal, assim como os casos referidos anteriormente, efectou um pedido de extensão da sua Plataforma. Convencidos de que Portugal, nas palavras de Manuel

¹⁴⁵ De acordo, com um órgão de informação Filipino.

Pinto de Abreu, “*ganha dimensão, ganha recursos, ganha capacidade, ganha experiência e ganha influência*”.

Portugal tinha um prazo de 10 anos para apresentar uma proposta à CLPC de extensão da jurisdição portuguesa às 200 milhas (de acordo com o art. 76.º da CNUDM). Os trabalhos portugueses para o projecto de extensão da P.C. começaram, em 1998 (no ano a seguinte à ratificação da CNUDM), com a criação da Comissão Oceanográfica Intersectorial e da Comissão Interministerial para a Delimitação dos Limites da Plataforma Continental¹⁴⁶ (CIDPC). Esta Comissão tinha como objectivos investigar e desenvolver uma proposta para a delimitação da P.C. portuguesa. Para cumprimento dos seus objectivos a Comissão tinha que:

- “a) Conhecer, com adequado detalhe, as características geológicas e hidrográficas do offshore de modo a poder vir a fundamentar a pretensão de Portugal em alargar os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, (...);
- b) Definir, com o maior rigor possível, os limites da plataforma continental, para submeter à aprovação pela Comissão de Limites da Plataforma Continental, em conformidade com o previsto na Convenção;
- c) Adquirir, aplicar e desenvolver novas tecnologias para conhecimento do fundo dos oceanos.” (Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98)

A comissão era presidida pelo Director-Geral do Instituto Hidrográfico, e composta por membros Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, do Ambiente, da Economia, da Ciência e da Tecnologia, da Educação, da Defesa Nacional e dos Negócios Estrangeiros. A comissão acabou por concluir que as perspectivas de alargamento eram bastante encorajadoras, e que a preparação da apresentação formal deveria ficar a cargo de uma Estrutura autónoma.

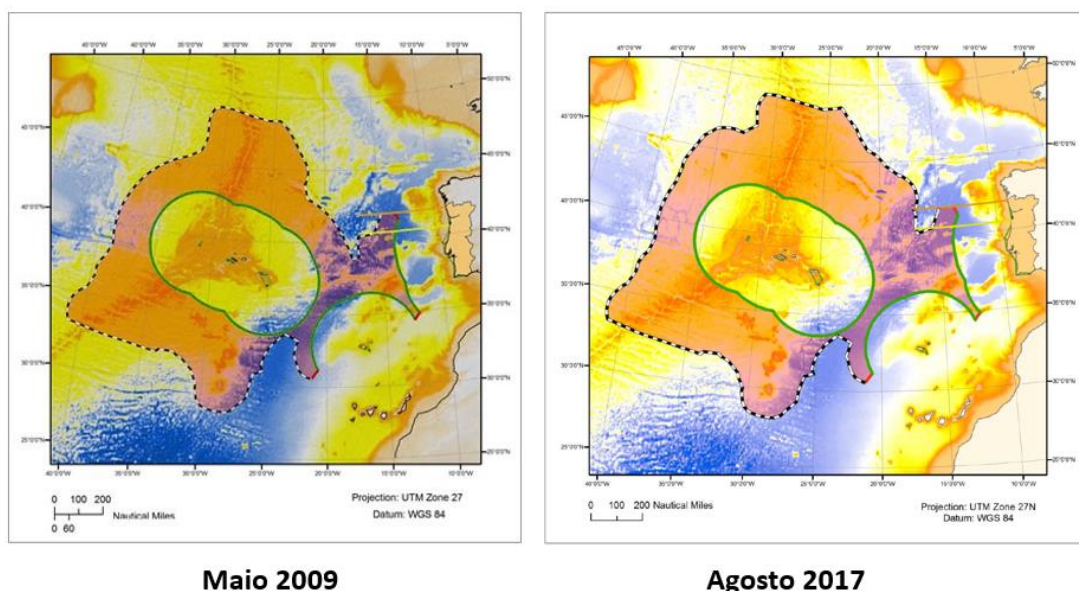
Criou-se a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental¹⁴⁷ (EMEPC) com o objectivo de preparar a proposta portuguesa de extensão da P.C. para além das 200 milhas, até Maio de 2009. Era também missão da EMEPC, e de forma a fundamentar a pretensão portuguesa, de “conhecer as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino”, segundo *Diário da República*, assim como de criar um dicionário de dados oceanográficos.

¹⁴⁶ Criada por Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98, publicado em *Diário da República* n.º 157/1998, Série I-B de 10 de Outubro de 1998;

¹⁴⁷ Criada por resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005, publicado em *Diário da República* n.º 74/2009, Série I de 16 de Abril de 2009.

A EMEPC cumpriu com o prazo estipulado, e em 11 de Maio de 2009 entregou à CLPC a proposta portuguesa de extensão da P.C. para além das 200 milhas. No entanto, e apesar da submissão da proposta, os trabalhos da EMEPC não terminaram. A Estrutura continua a recolher dados *“técnicos e científicos que permitam defender e reforçar o estabelecimento do limite exterior da plataforma continental contido na proposta portuguesa.”*¹⁴⁸ Como prova foi a adenda entregue por Portugal, em 2017, com novos dados batimétricos¹⁴⁹, geológicos e geofísicos¹⁵⁰ e que incluiu um novo limite, conforme podemos constatar na figura 11, a área reclamada por Portugal aumentou consideravelmente, principalmente a Norte do Arquipélago dos Açores.

Figura 11. Proposta entregue em Maio de 2009 e Adenda entregue em Agosto 2017.



Fonte: Dr.Manuel Pinto de Abreu e EMEPC.

Para além da sua missão, a EMEPC tem como objectivos:

- “a) apoiar a realização de projetos de investigação e desenvolvimento, bem como a prospeção de recursos naturais marinhos no âmbito dos projetos a levar a cabo pela EMEPC e outros projetos afins considerados relevantes para a prossecução dos objetivos principais, nomeadamente através de cruzeiros científicos no quadro do processo de extensão da plataforma continental e do projeto «M@rBis»;*
- b) Manter e atualizar a estrutura de base de dados de apoio ao projeto de*

¹⁴⁸ Missão da EMEPC, disponível no site oficial: <https://www.emepc.pt/missao>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹⁴⁹ Segundo o EMEPC, os dados batimétricos servem para se avaliar, com resolução, a profundidade e a forma dos fundos marinhos;

¹⁵⁰ Os dados geológicos e geofísicos, dados de sísmica de reflexão e refração, entre outros, e que permitem avaliar a natureza, geometria e origem dos fundos marinhos.

extensão da plataforma continental, dando continuidade ao Sistema Nacional de Informação do Mar (SNIMar), em coordenação com o Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.), e com a Direção-Geral da Política do Mar (DGPM);

c) Apoiar a comunidade científica nacional, a participação de jovens estudantes e investigadores nos projetos desenvolvidos pela EMEPC e a colaboração, nas áreas da sua competência, aos Estados com os quais o Governo estabeleça acordos de cooperação, tendo em vista a contribuição para o esforço nacional de valorização do mar de Portugal.”¹⁵¹

Para a concretização dos seus trabalhos a EMEPC conta, com o apoio, de um navio da Marinha Portuguesa, o NRP Almirante Gago Coutinho, e em 2009 adquiriu o ROV Luso, um veículo que permite a recolha de diversos tipos de amostras e que conta com variados sensores que recolhem e disponibilizam em tempo real a informação¹⁵². Possuem ainda uma embarcação, “Selvagem Grande”, ROV *Observer* e um AC-ROV, veículos que permitem observar. Para além da recolha de dados, as equipas da EMEPC também participam em campanhas técnico-científicas conjuntas (por exemplo, a Campanha Mower 14-LEG1, em conjunto com Espanha).

Como podemos constatar, o trabalho da EMEPC é muito mais do que apenas recolher dados dos fundos marinhos para o Projecto de Extensão da P.C. O seu objectivo é conhecer os fundos marinhos portugueses, é a valorização do mar português¹⁵³.

À proposta Portuguesa entregue à CLPC pode acontecer como às duas situações que sucederam às propostas que apresentei anteriormente. A proposta Portuguesa pode ser aceite como a Filipina, e essa será a situação mais simples para Portugal, depois Portugal pode começar a explorar melhor os seus recursos e a sua nova área de soberania. Ou pode acontecer como à proposta Brasileira, que foi entregue primeiro que a proposta Filipina (o Brasil apresentou a sua proposta em 2004, e as Filipinas em 2009), mas que não foi inicialmente aceite e foram efectuadas recomendações. A Portugal pode suceder-se a mesma situação, assim, Portugal poderá ter que recolher novos dados. Há que ainda ter em conta que Portugal apresentou uma proposta de extensão individual, ou seja, não é uma proposta conjunta com nenhum outro Estado, ou

¹⁵¹ Objectivos da EMEPC, disponíveis no site oficial: <https://www.emepc.pt/missao> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹⁵² Informação sobre o veículo ROV Luso disponibilizada pelo EMEPC, disponível no site: <https://www.emepc.pt/rov-luso>. (Data o último acesso: 12 de Maio 2019);

¹⁵³ EMEPC.

que tenha acordos com outros. Nesta situação, a Comissão pode recomendar que Portugal, em conjunto com Estados adjacentes, cheguem a acordos no que toca a extensões de Plataformas¹⁵⁴, o que no caso de Portugal, pode vir a acontecer com Marrocos¹⁵⁵ e Espanha¹⁵⁶.

¹⁵⁴ Silva, 2011: 94;

¹⁵⁵ Marrocos ainda não apresentou nenhuma proposta à Comissão de Limites;

¹⁵⁶ Espanha apresentou três propostas à Comissão: uma em Maio de 2006, já concluída, outra em Maio de 2009 referente à Área da Galiza, e outra em Dezembro de 2014, referente à área das Ilhas das Canárias.

Capítulo V. A legislação

Neste capítulo incidirá sobre o que é apresentado no Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) e a legislação nacional que existente sobre o Mar. Incidirá sobre a posição da UE quanto ao direito do mar, qual a posição da NATO, e por fim, a posição da CPLP. As organizações que serão apresentadas (CPLP, NATO E EU) foram escolhidas por considerar que são organizações a que Portugal pertence e influenciam a Área do Atlântico, Oceano onde se localiza a nossa P.C. Por fim, faz-se um levantamento da legislação internacional (ONU, *MARPOL*, *SOLAS* e *STCW*).

V. I. Conceito Estratégico Defesa Nacional

O CEDN¹⁵⁷ é o documento que define quais são as prioridades do Estado em termos de Segurança e de Defesa Nacional. O actual documento data de 2013, e começa por esclarecer o porquê de ter que se desenvolver outro, *“É indiscutível que, na última década, a situação estratégica e o ambiente internacional se alteraram profundamente, com o surgimento de novas, inesperadas e importantes condicionantes”*¹⁵⁸. O anterior documento era de 2003. O documento que afirma que um dos principais interesses do Estado é a defesa da credibilidade externa de Portugal e a sua promoção, aumento da P.C. poderá, também, contribuir de várias formas para o aumento desta credibilidade que o CEDN faz referência (este será um dos pontos a desenvolver mais à frente neste trabalho). O Conceito Estratégico faz referência à P.C. no ponto 3 – *Vectores e Linhas de Acção Estratégica (III) – Valorizar os recursos e as oportunidades Nacionais*¹⁵⁹. O documento afirma que a Soberania Nacional sob a P.C. portuguesa é uma mais-valia para o país e tem que ser valorizada. No entanto, faz também referência às responsabilidades e desafios que uma maior área marítima traz consigo. O documento afirma que *“como activo estratégico, o mar deve estar integrado numa perspectiva ampla de segurança e defesa nacional”* e para tal elenca dez pontos de acção que devem ser levadas a cabo. Entre os dez pontos constam: as preocupações ambientais (desde a protecção das espécies à protecção dos recursos marinhos), as preocupações

¹⁵⁷ Aprovado por Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013;

¹⁵⁸ *Conceito Estratégico Defesa Nacional* (2013): 6;

¹⁵⁹ *Conceito Estratégico Defesa Nacional* (2013): 43.

com o desenvolvimento científico e tecnológico e a fomentação de mais parcerias Universidades/Empresas. Não obstante a importância de todos os pontos, para esta dissertação interessam, particularmente, dois aspectos:

- “• *Manter uma capacidade adequada de vigilância e controlo do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e do espaço marítimo interterritorial;*
- *Clarificar as competências e racionalizar os meios e as instituições envolvidas na vigilância e assistência marítima, maximizando as capacidades existentes e melhorando a eficiência no emprego dos meios*”¹⁶⁰.

Esta é a única abordagem do CEDN às questões importantes sobre as quais esta dissertação se debruça. O Conceito Estratégico reitera que é essencial analisar as competências de Portugal, ou seja, será que o país tem meios suficientes para proteger toda a área? E será que esses meios que existem e as variadas forças de intervenção (desde a Marinha Portuguesa, à Autoridade Marítima Nacional - AMN) ou a Polícia Marítima são capazes de trabalhar em conjunto, e de aproveitar as suas capacidades, em conjunto? O CEDN defende como prioridades a ONU, a NATO e a UE, como tal se a NATO é uma prioridade estratégica, o Oceano Atlântico e a Plataforma Continental portuguesas serão prioridades estratégicas para o país.

V. II. Legislação Nacional

Portugal foi um dos países participantes na Convenção de Montego Bay, a convenção que abriu caminho para a legislação do mar, e dos assuntos do mar. Portugal é, também, um dos países que ratificou a mais recente legislação internacional para o mar, 1997 – CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar). Esta foi ratificada na Resolução da Assembleia da República nº60-B/97, de 14 de Outubro, reafirmando as delimitações e os direitos que dela decorrem (tais como medidas de fiscalização e actividades de patrulha), os direitos soberanos da jurisdição portuguesa e a protecção do património subaquático e das espécies marinhas. Após a ratificação da CNUDM em Portugal, o pensamento sobre o mar e o oceano alteraram-se, ou pelo menos, começaram a alterar-se, e aos poucos começaram a ser elaboradas mudanças.

¹⁶⁰ *Conceito Estratégico de Defesa Nacional* (2013): 44.

Em 2006, a Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006¹⁶¹ criou a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) que vigoraria de 2006 a 2016, uma estratégia que deveria estar enquadrada e em concordância com outras estratégias nacionais, como por exemplo, a Estratégia de Desenvolvimento Sustentável ou a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade. Esta Estratégia assentava em três pilares estratégicos: *“o conhecimento, o planeamento e o ordenamento espaciais e a promoção e a defesa activas dos interesses nacionais”* e tinha como principal objectivo a criação de mecanismos para o aproveitamento sustentável do mar. Mas esta ENM falhou em vários pontos, e a falta de um plano de acção para a sua execução impediu o seu sucesso. E em 2012 quando foi realizada uma reflexão, existiu a necessidade de se criar uma nova Estratégia Nacional para o Mar¹⁶², que vigoraria de 2013 a 2020, e que assentava em quatro pilares estratégicos: o território de referência, a dimensão, a geografia e identidade nacional. Esta Estratégia ainda é a que, actualmente, está em vigor, em Portugal. A ENM 2013-2020 está baseada em cinco grandes objectivos, que são: *“i) recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-activo e empreendedor; ii) concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico mediante a criação de condições para atrair investimento, nacional e internacional, e a promoção do crescimento, do emprego, da coesão social e da integridade territorial; iii) aumentar, até 2020, a contribuição directa do sector mar para o Produto Interno Bruto nacional em 50%; iv) reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de acção; v) consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima e parte incontornável da Política Marítima Integrada e da Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico.”*. De forma a que estes cinco objectivos fossem cumpridos desenvolveu-se também um Plano Mar-Portugal (PMP), um plano que abrange várias áreas de intervenção. A nova ENM 2013-2020 tem por objectivo facilitar o investimento em áreas relacionadas com o Mar, e os seus recursos naturais, e assim poder-se assistir ao verdadeiro incremento do interesse público e privado no Mar.

A ambição portuguesa na revalorização do Mar para a economia, para o desenvolvimento sustentável, assim como a vontade de intitular Portugal como “porta de entrada” da Europa por via marítima está bastante demarcada no *Diário da*

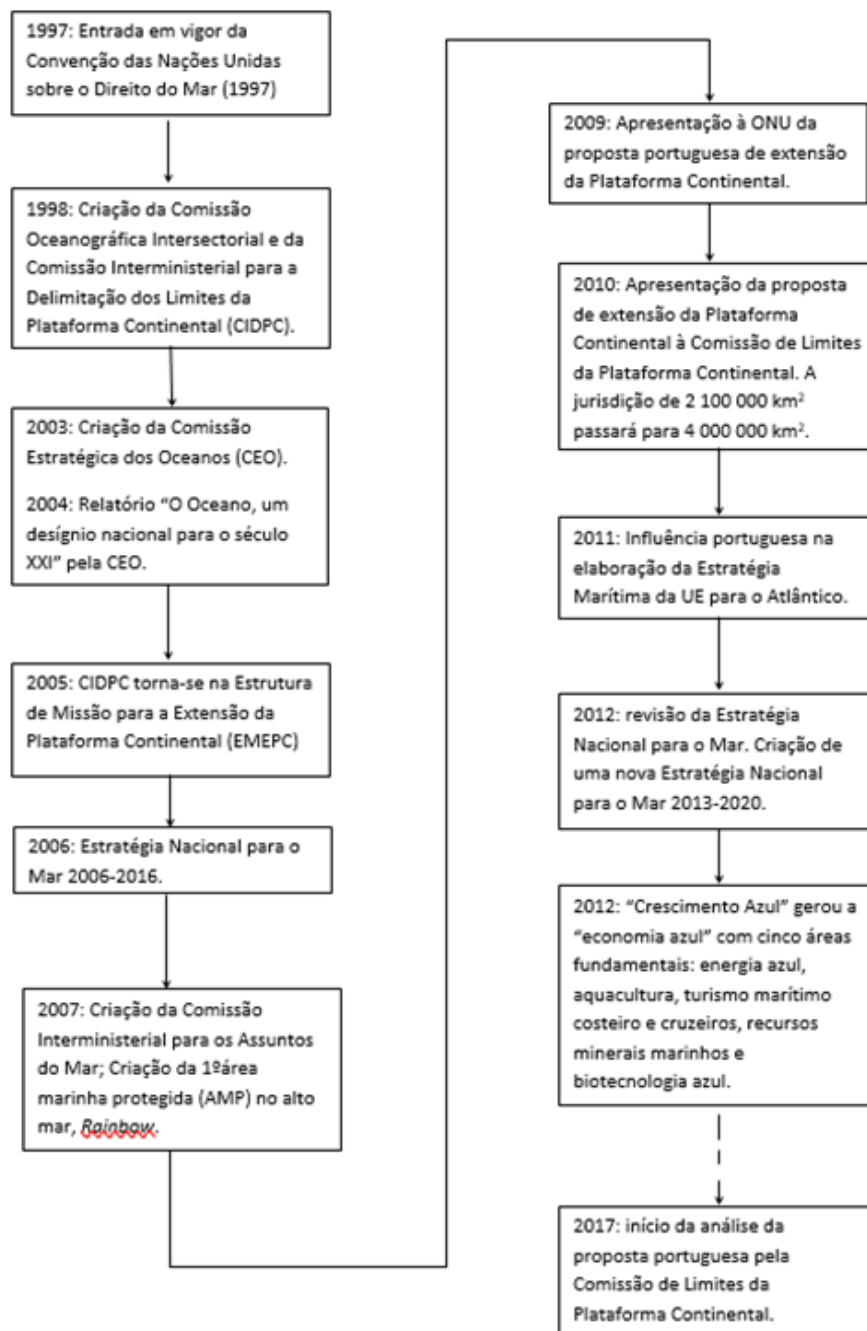
¹⁶¹ *Diário da República*, 1.ª série — N.º 237 — 12 de Dezembro de 2006: 8316;

¹⁶² Resolução do Conselho de Ministros nº12/2014, no *Diário da República*, 1.ª Série – N.º 30 – 12 de Fevereiro de 2014.

República, 1.^a Série – Nº.30, de 12 de Fevereiro de 2014: “*Portugal quer voltar a assumir-se como um país Marítimo por excelência, que vive com o mar, que traz o Mar à Europa e que volta a Europa para o Mar.*”

A legislação portuguesa sobre o Mar e sobre a PC consegue ser um pouco confusa. Para tentar clarificar este assunto tão denso, criei um quadro cronológico (figura 12) que resume a legislação portuguesa relacionado com o Mar.

Figura 12. Cronologia da legislação relacionada com o Mar em Portugal.



No debate político Português nem todos os partidos vêem a extensão da PC como algo positivo. João Camargo, dirigente do Bloco de Esquerda e investigador em alterações climáticas, afirmou num artigo de opinião no jornal *Público*, que Portugal com esta submissão à CLPC poderiam ocorrer vários impactos negativos, tais como: derrocadas submarinas, libertação de elementos tóxicos, colapso dos fundos marinhos, entre outros. Por outro lado, o PSD defende que a extensão é uma medida positiva, mas que é necessário garantir os meios, principalmente nos Arquipélagos portugueses, pois “terão um contributo vital para a vigilância e acompanhamento do nosso espaço marítimo” afirmou António Ventura, deputado do PSD dos Açores, segundo noticiado pelo *Público*, em Dezembro de 2018.

V.III. Organizações a que Portugal pertence

V. III. I. NATO

Num prisma mais internacional, o Conceito Estratégico da NATO, actualizado na Cimeira de Lisboa, em 2010 é o documento congénere ao CEDN. Este Conceito Estratégico assinado e acordado entre os Chefes de Governo dos 28 países-membros¹⁶³ da Organização do Atlântico é um elemento orientador para a próxima fase da Organização, que enfrenta novas ameaças com novas capacidades e aliados¹⁶⁴. A NATO promove a segurança dos aliados e do espaço em comum (Espaço Euro-Atlântico) através dos meios políticos e militares, que são colocados à disposição de qualquer Estado-membro em momento de ataque inimigo (art.5.º NATO¹⁶⁵), sendo que a sua principal função é a dissuasão. Em 2011, surgiu a Aliança Estratégica da NATO

¹⁶³ Albânia, Alemanha, Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estados Unidos da América, Estónia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, República Checa e Turquia;

¹⁶⁴ *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization* (2010: 4);

¹⁶⁵ “Artigo 5.º: As Partes concordam em que um ataque armado contra uma ou várias delas na Europa ou na América do Norte será considerado um ataque a todas, e, consequentemente, concordam em que, se um tal ataque armado se verificar, cada uma, no exercício do direito de legítima defesa, individual ou colectiva, reconhecido pelo artigo 51.º da Carta das Nações Unidas, prestará assistência à Parte ou Partes assim atacadas, praticando sem demora, individualmente e de acordo com as restantes Partes, a acção que considerar necessária, inclusive o emprego da força armada, para restaurar e garantir a segurança na região do Atlântico Norte”; (Tratado do Atlântico Norte, 1949).

(*Alliance Maritime Strategy*), um documento onde que começa por reiterar a vontade da NATO trabalhar em conjunto com outras organizações, tais como ONU e UE, de modo a que a manutenção de crises seja mais eficaz. O documento reconhece que a Organização encontra três tarefas principais: a defesa colectiva, a gestão de crises e a segurança cooperativa (Artigo 4.º). O documento afirma que a proliferação de armamento nuclear é ameaça para os cidadãos do espaço da NATO. O aspecto mais relevante desta Estratégia é a área de acção da NATO, que define que o raio de acção da Aliança não se limitará às suas fronteiras¹⁶⁶.

V. III. II. EU

Para além de ser estado-membro da NATO, Portugal pertence também à União Europeia (UE). Como estado pertencente à UE todo o seu território está sob jurisdição da UE. A soberania no Mar e em Terra aplicam-se de formas distintas. No âmbito da UE, os navios pesqueiros de outros Estados Membros, por exemplo, podem navegar nas águas portuguesas e procurarem pescado até às 12 milhas náuticas (área correspondente ao Mar territorial), no entanto, se alguma descoberta fora do comum for feita deverá ser apresentado ao Estado-membro Soberano e a todos os outros.

Figura 13. Área de actuação (a rosa e roxo) do Plano de Acção para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica.

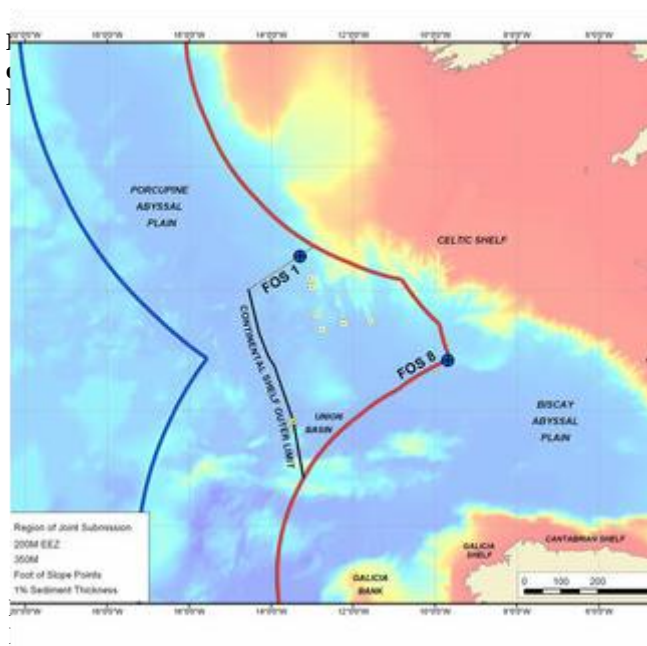


Fonte: CE.

Em Maio de 2013, a Comissão Europeia (CE) aprovou o *Plano de Acção para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica*. Portugal é um dos cinco países abrangido por este plano (figura 13). Ao par de Portugal fazem parte: Espanha, França, Reino Unido e Irlanda. Espanha apresentou também uma proposta de extensão da sua P.C. na área da Galiza e na área a Oeste das Ilhas Canárias. Apresentou, ainda, em conjunto com os restantes três países que abrangem o Plano de Acção da CE – França, Reino Unido e Irlanda – um projecto¹⁶⁷ para redefinição dos limites exteriores da P.C.

¹⁶⁶ Fernandes, 2013: 61;

¹⁶⁷ “Presentación conjunta a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de conformidad con el Artículo 76, párrafo 8 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 con respecto al área del Mar Céltico y el Golfo de Vizcaya”.



na área do Mar Céltico e Golfo da Biscaia¹⁶⁸ (figura 14). Este plano de acção da UE considera que a “Região Atlântica pode contribuir significativamente para o “crescimento azul”¹⁶⁹. O plano assenta em quatro prioridades:

- I. Promoção do empreendedorismo e inovação;
- II. Protecção do Ambiente

Marinho e costeiro do Atlântico;

III. Melhoria da acessibilidade e conectividade;

IV. Criação de um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.

Para o sucesso deste plano era, também, necessário direccionar os investimentos, aumentar a capacidade de investigação e reforçar as competências¹⁷⁰. O Plano incentiva ainda à troca e partilha de conhecimentos, e ao trabalho de cooperação entre Estados-Membros, instituições, autoridades locais e regionais e instituições da UE.

Para além da elaboração do Plano de Acção, a UE reconhece a importância dos Mares e Oceanos, 3% a 5% do Produto Interno Bruto (PIB) provém do sector marítimo, 90% do comércio externo e 43% do comércio interno da UE faz-se por via marítima¹⁷¹.

Os modos de vida de muitos cidadãos Europeus estão em muito dependentes do mar, dos seus recursos e das actividades relacionadas. A UE inovou e investiu na “economia azul”, nos sectores da aquacultura, da biotecnologia marinha, na energia e nas pescas sustentáveis (ver anexo 11), O Fundo para os Assuntos Marítimos e Pescas, 2014-2020, distribuiu mais de 6400 milhões de euros para ajudar os pescadores a

¹⁶⁸ Salvador e Ferreira, 2017;

¹⁶⁹ União Europeia, 2013;

¹⁷⁰ Ibidem;

¹⁷¹ União Europeia, 2016.

adaptarem-se à pesca sustentável, para criar emprego no sector e diversificar economias nas comunidades costeiras. O domínio marítimo tem vindo a tornar-se um espaço de competição entre potências, que procuram cada vez mais aumentar os seus interesses comerciais, políticos e securitários¹⁷². A UE não ficou de fora deste movimento. De acordo com a Agenda para a Governação Internacional dos Oceanos (AGIO), a UE tinha quatro eixos essenciais¹⁷³ no mar:

- consolidação interna no uso dos mares;
- desenvolvimento de uma economia azul sustentável e de uma indústria marítima forte;
- promoção da segurança marítima;
- melhoria da governação e gestão global dos oceanos.

A UE não se tem focado apenas numa área marítima de interesse. Têm sido elaboradas estratégias para várias bacias marítimas, tais como Atlântico, Ártico, Mediterrâneo, Báltico e Mar Negro. Desde 2004, foram aprovados mais de 40 documentos, directivas, estratégias que abordam o mar e as políticas marítimas com tópicos muito variados, como por exemplo, as pescas (Conselho da UE nº. 601/2004, de 22 de Março de 2004 ou a proposta apresentada pela CE, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the council on the Common Fisheries Policy*, em 2011); o ordenamento de território marítimo, transporte, gestão, investigação e conhecimento marítimo (*European Strategy for Marine and Maritime Research*, em 2008 da CE ou *EU Maritime Security Strategy Action Plan*, em 2014); a economia azul (em 2012 a CE apresentou *Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth*, e em 2014 *Innovation in the Blue economy: realising the potential of our seas and oceans for jobs and growth*); a protecção ambiental (Directiva 2008/56/EC do Parlamento Europeu, em Julho de 2008, estabeleceu *Framework for Community Action in the Field of Marine Environmental Policy*); o desenvolvimento regional (*Black Sea synergy – A new regional cooperation initiative*, em 2007, *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*, em 2009, *An integrated European*

¹⁷² Silveira, 2018;

¹⁷³ European Commission – «Joint Staff Working Document on the implementation of the eu Maritime Security Strategy Action Plan». 2016.

Union policy for the Arctic, em 2014); a governação marítima (*International ocean governance: na agenda for the future of our oceans*, em 2016); a segurança marítima (Estratégia de Segurança Marítima para a UE, em 2014); e o controlo das fronteiras e guarda costeira (o regulamento do Conselho Europeu nº. 2007/2004, de 26 de Outubro de 2004 que estabeleceu uma Agência Europeia para a gestão na cooperação operacional nas fronteiras externas dos Estados-Membros)¹⁷⁴. Apesar de todos os documentos e todas as áreas de acção da UE, continua a não existir um documento único, que sintetize todos os vectores estratégicos da União para o domínio marítimo. Não obstante a UE tem um papel importante na gestão dos oceanos, e considera central a partilha de informação e o acesso à mesma, por isso, nesse sentido a utilização de meios (sejam marítimos, terrestres, aéreos, cibernéticos) aliados a uma capacidade maior de recolha e processamento de dados são essenciais para o conhecimento da área marítima, tal como afirma João Silveira.

Para além das Estratégias Marítimas e das normativas e formulações da UE, a União declara a CNUDM como principal instrumento para a governação dos Oceanos¹⁷⁵.

V.III. III. CPLP

Devido à presença da CPLP no Atlântico Sul é oportuno também referir esta Comunidade, no presente capítulo, e o que é dito sobre a legislação marinha, e plataformas continentais.

Esta Comunidade criada em Julho de 1996 que tem como elo principal de ligação a língua portuguesa (*“A CPLP assume-se como um novo projecto político cujo fundamento é a Língua Portuguesa, vínculo histórico e património comum dos Nove”*¹⁷⁶), une 4 continentes e mais de 230 milhões de pessoas. Esta Comunidade não dá apenas importância à ligação entre Portugal e Brasil, ou entre Portugal e Angola, mas sim às ligações entre todos os países de Língua oficial Portuguesa. Na Declaração Constituinte (1996) ficam claros alguns dos principais objetivos desta Comunidade:

¹⁷⁴ Silveira, 2018;

¹⁷⁵ Ibidem;

¹⁷⁶ <https://www.cplp.org/id-2752.aspx> . (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

“• *Consolidar a realidade cultural nacional e plurinacional que confere identidade própria aos Países de Língua Portuguesa, reflectindo o relacionamento especial existente entre eles e a experiência acumulada em anos de profícua concertação e cooperação;*
• *Encarecer a progressiva afirmação internacional do conjunto dos Países de Língua Portuguesa que constituem um espaço geograficamente descontínuo, mas identificado pelo idioma comum*”¹⁷⁷;

A CPLP cria uma ligação entre 8 Estados Marítimos, estamos a falar de uma dimensão de 7,6 milhões de km² de mar, o que perfaz, mais ou menos, 2,5% da superfície marítima global. Todos os Estados Membros têm plataformas marítimas consideráveis, no entanto, a importância estratégica dada ao desenvolvimento naval é pouco notória (à excepção de Brasil e Portugal)¹⁷⁸. Será eventualmente necessário, para os outros países da Comunidade, o desenvolvimento naval através de legislação marítima, ao patrulhamento dos mares e das zonas costeiras.

O Conselho de Ministros da CPLP em Novembro de 2007 afirmou que a criação de uma visão conjunta para a promoção e desenvolvimento sustentável dos espaços marítimos de cada país. Foi o início da problemática do mar a ser tratada pela Comunidade. Entretanto já foram realizadas algumas Conferências e Simpósios sobre a temática do Mar. A Estratégia da CPLP para os Oceanos rege-se pelos “*princípios de igualdade soberana dos Estados membros, do respeito pela integridade territorial, da promoção do desenvolvimento, e da promoção da cooperação mutuamente vantajosa.*”¹⁷⁹ Entre os objectivos desta Estratégia constavam o reforço da presença no panorama internacional e a cooperação em variados domínios, tais como a educação, ciência, tecnologia, defesa, comunicações, administração pública, segurança pública, cultura e desporto. Esta Estratégia baseava-se ainda nos pilares do desenvolvimento sustentável: o ambiental, social e económico.¹⁸⁰ O segundo capítulo desta Estratégia discrimina os principais objectivos desta e o ponto 2.6 é ocupado pela Extensão da P.C. Esta intenção é vista pela Comunidade como um objectivo comum, devido às imensas potencialidades que apresenta. Um objectivo vantajoso, mas dispendioso. É aceite a partilha de experiências e conhecimentos e esta partilha é tida como uma mais valia em futuros projectos de extensão dos diversos países pertencentes à Comunidade. Os projectos de extensão incluem estudos em diversas áreas (desde a hidrografia passando

¹⁷⁷ CPLP, 1996;

¹⁷⁸ Bernardino, 2011;

¹⁷⁹ CPLP, 2009;

¹⁸⁰ Ibidem.

pela cartografia e o direito Internacional), e nessas áreas de estudos específicos que a partilha de conhecimentos é essencial. Esta Estratégia termina o assunto referindo a enorme importância que o alargamento da P.C terá em termos nacionais e em termos de Comunidade. *“Há necessidade de uma concertação entre os Estados membros da CPLP sobre a questão, tendo em vista a enorme perspectiva económica despertada pelas conhecidas investigações científicas em curso.”*¹⁸¹

Em Julho de 2018, os Chefes de Estado e de Governos da CPLP reuniram em Santa Maria, na Ilha do Sal na XII Conferência que realçou a importância dos Oceanos. Desta Conferência surgiu a Declaração sobre os Mares e Oceanos onde são declarados 10 compromissos:

- renovação do compromisso com a Agenda 2030;
- promoção e fortalecimento de economias sustentáveis baseadas no crescimento e economia azuis;
- aumento de recursos para investigação, inovação científica e tecnológica marinhas, pesquisa interdisciplinar e observação oceânica e costeira, cooperação técnica e jurídica;
- reconhecimento do lixo marinho como um dos mais preocupantes aspetos da poluição dos mares e oceanos;
- encorajamento do desenvolvimento de estratégias e de medidas de consciencialização acerca da relevância natural e cultural dos oceanos e mares (através de formações, por exemplo);
- implementação de medidas de mitigação para a resiliência à acidificação oceânica¹⁸² e costeira, do aumento do nível do mar e do aumento da temperatura oceânica;
- recomendação do aprimoramento da gestão sustentável da pesca, extinguindo práticas destrutivas, controlando e fiscalizando a pesca ilegal;

¹⁸¹ Ibidem;

¹⁸² A emissão de dióxido carbono pelas actividades humanas na atmosfera resulta na elevada acidez dos oceanos. Esta acidez afecta os organismos e ecossistemas do Oceano. (Rio+20 oceanos, UNESCO. Disponível em: <https://en.unesco.org/ocean-acidification> . Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

- incentivo à prevenção e minimização do desperdício, desenvolvendo padrões de consumo e produção sustentáveis;
- incremento da cooperação comunitária para a elaboração e ampla disseminação de um inventário de oferta e procura sobre ciência e tecnologia marinha;
- promoção do desenvolvimento de estratégias de proteção e segurança marítimas com foco nas ações de busca e salvamento, o combate à criminalidade nacional e transnacional por via marítima, principalmente o terrorismo, a pirataria (entre outros crimes).¹⁸³

V.IV. ONU

Durante muito tempo as normas internacionais do Direito Marítimo não estiverem bem definidas. Em 1958, após a Convenção de Genebra, que marcou a 1ª Conferência de Direito do Mar essa situação alterou-se.

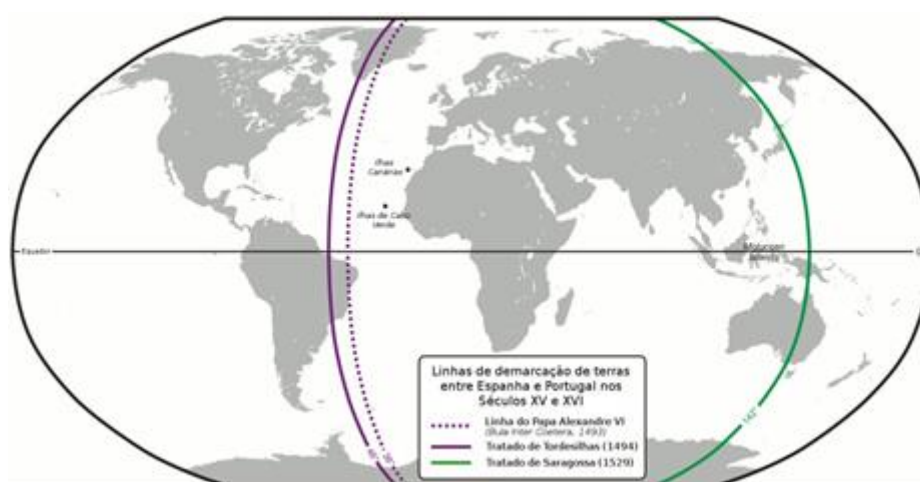
Desde a Época dos Romanos que se fala em dividir o mar, e definir quem pode ou não navegar nas águas. A noção de *Mare Nostrum* – “O nosso Mar” – utilizada pelos Romanos para caracterizar o Mar Mediterrâneo, como o mar sob o qual o Império tinha controlo. Em 1494, surge uma nova divisão do Mar. Esta divisão, por sua vez, não estava relacionada com o Império Romano. Esta divisão foi assinada entre o Reino de Portugal e o Reino de Castela, duas das maiores potências marítimas do século XIV. Esta divisão foi estabelecida no Tratado de Tordesilhas, assinado entre os dois reinos. Este Tratado dividiu o Mundo em duas partes: “*a separação das terras demarcadas seria feita a partir de um meridiano que estaria a 370 léguas (aproximadamente 1780 quilómetros) a oeste das ilhas de Cabo Verde*”¹⁸⁴ (figura 15).

Os territórios encontrados a este desta separação pertenceriam a Espanha, e os encontrados a Oeste a Portugal.

¹⁸³ Declaração sobre os Mares e Oceanos, 2018;

¹⁸⁴ Fernanda Paixão Pissurno, 2016.

Figura 15. Linhas de demarcação de Terras entre Portugal e Espanha, séculos XV e XVI.



Fonte: <https://www.infoescola.com/historia/tratado-de-tordesilhas/>

Existiam, no entanto, nações que se opunham a esta divisão do Mundo apenas entre estes dois Reinos. Alguns dos que se opunham eram França, Inglaterra e os Países Baixos. Em oposição a este *Mare Clausum* – “Mar Fechado” - surgiu, em 1609, a Teoria da Liberdade dos Mares – *Mare Liberum*, “Mar Livre”. Ao longo do século XVI várias embarcações, tanto Portuguesas, como Espanholas, eram saqueadas por Nações Europeias. Segundo o Princípio Jurídico da Liberdade dos Mares, o mar não era de nenhuma Nação, em específico, mesmo que o Tratado de Tordesilhas tivesse sido aprovado e aceite através de Bula Papal. Nenhuma nação tinha o direito de tirar a possibilidade de navegar ou comerciar a outra. Hugo Grotius, Holandês, na sua obra *Mare Liberum* afirmou que o mar é território internacional e que todas as Nações eram livres de o utilizar, assemelhando o Mar ao Ar, e não o Mar à Terra, como muitos assemelhavam de forma a conseguirem dividir o Mar pelos diferentes pretendentes. Uma passagem da obra afirma isso mesmo: “*The air belongs to this class of things for two reasons. First, it is not susceptible of occupation; and second its common use is destined for all men. For the same reasons the sea is common to all, because it is so limitless that it cannot become a possession of any one, and because it is adapted for the use of all, whether we consider it from the point of view of navigation or of fisheries.*”¹⁸⁵(1609). Considerava-se então o mar livre, sem nenhum dono.

No século XX, após a II Guerra Mundial, vários países no restauro do pós-guerra quiseram apropriar-se de territórios marítimos, de forma a explorarem esses territórios que, na opinião de muitos líderes políticos, não estavam a ser aproveitados da melhor

¹⁸⁵ *Mare Liberum*: 28.

forma. Em 1945, Harry Truman, 33º Presidente dos Estados Unidos da América (EUA) estendeu os direitos dos EUA aos recursos existentes na P.C. deste país. A Proclamação de Truman relativa aos recursos naturais do solo e subsolo marcava um momento decisivo na exploração e no uso do mar¹⁸⁶. Tentavam tirar o máximo de proveito do petróleo, do gás natural, entre outros. Seguiram-se outros países, em busca da exploração do mar, do seu subsolo e das riquezas existentes. Os países mais desenvolvidos desejavam assegurar a posse de determinadas áreas do oceano e de explorarem os possíveis recursos existentes, os países em desenvolvimento queriam assegurar direitos soberanos sobre a exploração e a gestão de recursos.¹⁸⁷ As riquezas das profundezas do oceano começavam a ser descobertas e aproveitadas. Os interesses de alguns países acabaram por entrar em conflito. Este conflito de interesses criou a necessidade de uma legislação internacional do mar, e assim, em 1958, acontece em Genebra, Suíça, a 1ª Conferência de Direito do Mar. Desta declaração surgiram quatro convenções, relacionadas com o Direito Marítimo, que até esta primeira Conferência sobre o Direito do mar estavam insuficientemente definidas. As quatro convenções foram:

- I. Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua;
- II. Convenção sobre o alto mar;
- III. Convenção sobre a pesca e conservação dos recursos vivos de alto mar;
- IV. Convenção sobre a plataforma continental.

O artigo 1º, da secção I, da Primeira Parte sobre o Mar Territorial afirma:

“1. A soberania do Estado estende-se, para além do seu território e das suas águas interiores, a uma zona de mar adjacente às suas costas, designada sob o nome de mar territorial.

2. Esta soberania exerce-se nas condições fixadas nas disposições dos presentes artigos e por outras regras de direito internacional.”

Ou seja, o primeiro “esclarecimento” desta Convenção foi sobre a Soberania nacional de um Estado. Definiu-se que a linha de base de medida do mar territorial era a linha de maré baixa, com limite nas doze milhas náuticas. A ZEE tinha como limite as duzentas milhas náuticas, e o Estado tem soberania na exploração dos recursos obtidos através da

¹⁸⁶Abreu & Rodrigues, 2018;

¹⁸⁷ Ibidem.

água, dos recursos marinhos e do subsolo. Os navios estrangeiros, desde que numa passagem contínua, rápida e pacífica, gozam do “direito de passagem inocente”. A convenção definiu ainda o significado de plataforma continental, e as suas medidas. Apesar da inovação que esta 1ª Conferência de Direito do Mar trouxe ao panorama do Direito Marítimo Internacional, muitas questões ficaram por esclarecer e outras mal-esclarecidas¹⁸⁸. Assim, surgiu a necessidade de uma nova conferência sobre o direito do mar. Muitos académicos pediam a revisão do documento, entre eles, Arvid Pardo (embaixador de Malta) que num discurso, em 1967, perante a Assembleia-Geral da ONU referiu a necessidade da revisão da legislação marítima, da criação de regras de promoção de paz no mar, de prevenção de poluição marinha, entre outros.

Na 3ª Conferência de Direito do Mar criou-se a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Em Dezembro de 1982, a vontade expressa pelo Embaixador de Malta concretizou-se. Reuniram-se em Montego Bay, Jamaica, mais de 160 países para a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) onde se esclareceram e clarificaram conceitos da 1ª Conferência de Direito do Mar, onde se definiram os conceitos dos espaços marítimos e onde surgiram três órgãos para resolver as controvérsias e garantir que a Convenção era aplicada. Os três órgãos foram: a Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, Tribunal Internacional do Direito do Mar, o mais alto órgão jurídico no direito do mar¹⁸⁹ e Comissão de Limites da Plataforma Continental.

O documento assinado pelos países participantes na CNUDM é o documento que orienta a legislação marítima, que reconhece a importância dos problemas do espaço marítimo¹⁹⁰, que promove uma ordem jurídica, que facilite as comunicações internacionais e o uso pacífico das zonas marítimas e a protecção e preservação dos

¹⁸⁸ Na nota introdutória da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito de Mar de 1982 afirma-se: *“Verificando os factos ocorridos entre as Conferências da Nações Unidos sobre o Direito do Mar, realizadas em Genebra em 1958 e 1960, acentuaram a necessidade de uma nova convenção sobre o direito do mar de aceitação geral;”*;

¹⁸⁹ Anexo VI, Art. 1.º: *“1- O Tribunal Internacional do Direito do Mar é constituído e deve funcionar de conformidade com as disposições desta Convenção e do presente Estatuto.”* E Art.21.º: *“A jurisdição do Tribunal compreende todas as controvérsias e pedidos que lhe sejam submetidos de conformidade com a presente Convenção (...)”* (CNUDM 1982);

¹⁹⁰ *“Conscientes de que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo”* (CNUDM 1982).

recursos e do meio marinho¹⁹¹. Diversos países possuem uma P.C. mais extensa do que aquela aceite na CNUDM, e para elaborar a análise correcta desses pedidos de extensão foi criada a Comissão de Limites da Plataforma Continental. Alguns países que pediram a extensão da P.C., para além de Portugal, foram a Rússia, o Brasil, a Austrália, entre outros.¹⁹².

V.V. SOLAS

Para além da CNUDM, existem outras Convenções que coordenam as actividades marítimas. Uma delas é a *SOLAS – The International Convention for Safety of Life at Sea*. Em Português, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Esta Convenção foi criada em 1914, dois anos após do desastre do *Titanic*, onde mais de 1000 pessoas perderam as suas vidas. O acidente que ocorreu com o *Titanic* alertou a Comunidade Internacional para a necessidade de criação de medidas que contribuíssem para a necessidade de acidentes semelhantes não voltarem a acontecer. Foram criadas medidas mínimas de segurança para a construção, equipamento e operação de navios. De forma a dar repostas a possíveis outros desastres semelhantes ao *Titanic*, a primeira *SOLAS* prescreveu botes salva-vidas, equipamentos de emergência, novos procedimentos de segurança (como, por exemplo, relógios de rádio contínuos).

Depois de 1914, surgiram actualizações à Convenção, em 1929, em 1948, 1960 e a que ainda permanece em vigor, a de 1974, que entrou em vigor em 1980 (sendo que foram feitas algumas revisões ao texto original). Desde da Convenção de 1960 que é uma Convenção celebrada sob a égide da Organização Marítima Internacional (OMI).

¹⁹¹ “Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, (...), uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, (...), a conservação dos recursos vivos, e o estudo, a protecção e a preservação do meio marinho;” (CNUDM 1982);

¹⁹² A lista completa e ordenada dos países que pediram a extensão das suas plataformas à CLPC pode ser encontrada no website: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

A Convenção de 1974 foi ratificada, em Portugal, por Decreto do Governo n.º 79/83¹⁹³, em Outubro de 1983. *SOLAS* 1974¹⁹⁴ é composta por 13 capítulos distintos, com diversos regulamentos:

- Capítulo I: disposições gerais;
- Capítulo II-1: construção - Subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações eléctricas;
 - Capítulo II-2: Prevenção, detecção e extinção de incêndio;
- Capítulo III: meios e dispositivos de salvação;
- Capítulo IV: radiocomunicações;
- Capítulo V: segurança da navegação;
- Capítulo VI: transporte de cargas;
- Capítulo VII: transporte de mercadorias perigosas;
- Capítulo VIII: navios nucleares;
- Capítulo IX: gestão para a exploração segura de navios;
- Capítulo X: medidas de segurança para embarcações de alta velocidade;
- Capítulo XI-1: medidas especiais para reforçar a segurança marítima;
 - Capítulo XI-2: Medidas especiais para reforçar a proteção do transporte marítimo (*Security*);
- Capítulo XII: medidas de segurança adicionais para navios graneleiros (navios graneleiros são destinados ao transporte de carga a granel.);
- Capítulo XIII: verificação do cumprimento;
- Capítulo XIV (entrou em vigor em Janeiro 2017): medidas de segurança para os navios que operam em águas polares¹⁹⁵.

¹⁹³ Diário da República I, n.º 237, 1.º suplemento, de 14 de Outubro de 1983;

¹⁹⁴ Ver Anexo 12.

São 160¹⁹⁶ os Estados que assinaram a Convenção, o que representa 99,18% da percentagem mundial. A Convenção constitui um dos pilares dos instrumentos internacionais que regulam as questões de segurança marítima e prevenção da poluição (juntamente com a Convenção MARPOL - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e a Convenção STCW - Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos). Algumas das obrigações inseridas pela Convenção são relacionadas com a pesagem de contentores, de fornecimento de informação por parte da embarcação do peso e da carga transportada (Capítulo VI), estabelecimento de padrões internacionais para os equipamentos salvavidas – Código LSA, Código Internacional de Dispositivos Salva-Vidas (Capítulo III), o dever de prestar assistência no mar (Capítulo V, regra 10¹⁹⁷) e mais de 14 códigos obrigatórios, entre eles o Código Internacional dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios – FSS, o código LSA já mencionado, Código Marítimo Internacional para as Mercadorias Perigosas – IMDG e o Código Internacional de Gestão para a Segurança – ISM. A Convenção será emendada as vezes que se considerarem necessárias, de forma a acompanhar os desenvolvimentos e mantê-la actualizada¹⁹⁸.

V.VI. MARPOL

MARPOL é a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, sendo que *MARPOL* é abreviatura para “*Marine Pollution*”. Esta Convenção, à semelhança da Convenção *SOLAS* está sob a Égide da OMI, e é a principal Convenção para a prevenção da poluição do meio marinho por navios (de causas acidentais ou operacionais, causada por operações de rotina)¹⁹⁹.

¹⁹⁵ Estrutura da Convenção *SOLAS*, disponível para acesso no site da Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/solas> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹⁹⁶ Dados providenciados pela OMI. Disponível para acesso em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

¹⁹⁷ “a) O comandante de um navio no mar que receba uma mensagem de qualquer origem que indique que um navio ou avião ou as suas embarcações ou jangadas se encontram em perigo é obrigado a dirigir-se, a toda a velocidade, em socorro das pessoas em perigo (...)” Regra 10, cap. V, *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*, 1974;

¹⁹⁸ OMI;

¹⁹⁹ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, OMI.

A Convenção foi assinada em 1973. O Protocolo de 1978 foi adoptado em resposta a alguns acidentes com petroleiros, entre os anos 1976 e 1977. Como a Convenção ainda não tinha entrado em vigor, o Protocolo de 1978, assinado em Londres, acabou por absorver a Convenção de 1973, sendo designada por *MARPOL* 73/78, entrando em vigor na ordem Internacional em Outubro 1983. O Decreto de Governo nº25/87²⁰⁰ aprovou o Protocolo de 1987 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios.

A Convenção é composta por seis anexos²⁰¹, sendo eles:

- Anexo I: Regras para a prevenção de poluição por hidrocarbonetos;
- Anexo II: Regras para o controlo da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel;
- Anexo III: Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões tanques e vagões cisternas (que entrou em vigor em Julho de 1992);
- Anexo IV: Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios (que entrou em vigor em Setembro de 2003);
- Anexo V: Regras para prevenção da poluição por lixo dos navios (que entrou em vigor em Dezembro de 1988);
- Anexo VI: Regras para a prevenção da poluição atmosférica por navios (que entrou em vigor em Maio de 2005).

Esta Convenção tem como objectivos: a necessidade de preservar o ambiente humano e o meio marinho e de alcançar a eliminação completa da poluição intencional do meio marinho por meios de hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais²⁰². Até

²⁰⁰ Publicado em *Diário da República* I, n.º 156, 1.º suplemento, de 10 de Julho de 1987;

²⁰¹ “Convenção *MARPOL* 73”, Marinha Portuguesa:
https://www.marinha.pt/conteudos_externos/lexmar/PGPAT%20100/PGPAT%201000%20-%20Cap%C3%ADtulos/Cap%C3%ADtulo%20J%20Polui%C3%A7%C3%A3o/MARPOL%2073-78/Conven%C3%A7%C3%A3o%20MARPOL%2073%20%C3%8Dndice.htm (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²⁰² *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios* (1973).

à data (Março 2019), 157 ratificaram a Convenção, o que corresponde a 99,15%²⁰³ da percentagem mundial.

V.VII. STCW

A Convenção *STCW* é um instrumento Internacional que estabelece as disposições que regulamentam os requisitos de formação e certificação exigidos aos marítimos para o exercício de funções a bordo de navios de mar²⁰⁴. À semelhança das Convenções *SOLAS* e *MARPOL*, a Convenção *STCW* está sob a égide da OMI.

A Convenção foi assinada em Londres, em 1978, tendo entrado em vigor internacionalmente em 1984. Foi ratificada por Portugal, por Decreto do Governo n.º 28/85²⁰⁵. A Convenção é fundamental para a salvaguarda da vida humana em mar e da promoção, bem como da garantia, das condições de vida e trabalho a bordo de navios. A Convenção é composta por oito capítulos²⁰⁶:

- Capítulo I: disposições gerais;
- Capítulo II: comandante e secção de convés;
- Capítulo III: secção de máquinas;
- Capítulo IV: radiocomunicações e operadores de rádio;
- Capítulo V: requisitos especiais de formação para o pessoal de determinados tipos de navios;
- Capítulo VI: funções de emergência, prevenção de acidentes, proteção (*security*), cuidados médicos e sobrevivência;
- Capítulo VII: certificação alternativa;

²⁰³ Dados providenciados pela OMI. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²⁰⁴ Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos;

²⁰⁵ Publicado em *Diário da República* I, n.º 181, de 08/08/1985;

²⁰⁶ *Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos* (1978).

- Capítulo VIII: serviço de quartos.

A Convenção sofreu algumas revisões, das quais se destacam a revisão elaborada em 2010, que ficou conhecida como Emendas de Manila. Destacam-se algumas alterações, como por exemplo, a revisão dos requisitos de horas de trabalho e de descanso (como forma de prevenir a fadiga a bordo) e a actualização de aptidões médicas e físicas. A Convenção aplica-se a todos os que exercem funções a bordo dos navios, exceptuando os que prestam serviço a bordo de: “a) *Navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra ou outros navios propriedade de um Estado ou por ele explorados e afectos exclusivamente a serviços governamentais de carácter não comercial;(…)*”; b) *Navios de pesca*; c) *Embarcações de recreio que não sejam utilizadas com fins comerciais; ou d) Navios de madeira de construção primitiva.*”²⁰⁷. A Convenção já foi assinada por 164 Estados, o que corresponde a 99,18% da percentagem mundial²⁰⁸.

Para além da CNUDM, da OMI (da qual está sob a égide as Convenções SOLAS, MARPOL e STCW, que decidi pormenorizar por serem dos pilares fundamentais para a governação Internacional, que regulam as questões relacionadas com a segurança marítima e a prevenção da poluição²⁰⁹), a governação oceânica é composta por diversas organizações que elaboram relatórios e convenções, em diversos sectores, como podemos observar na figura 16. Sectores que em primeira instância não associaríamos como relacionados à Governação nos Oceanos, estão incluídas nesta. Exemplos são a FAO, que através de medidas relacionadas com a pesca sustentável, de acordos com medidas para os Estados *Environment Programme* (Programa das Nações Unidas para o Ambiente) através de alguns dos objectivos adoptados pela Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, entre eles o objectivo catorze: “Objetivo 14. Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável”²¹⁰.

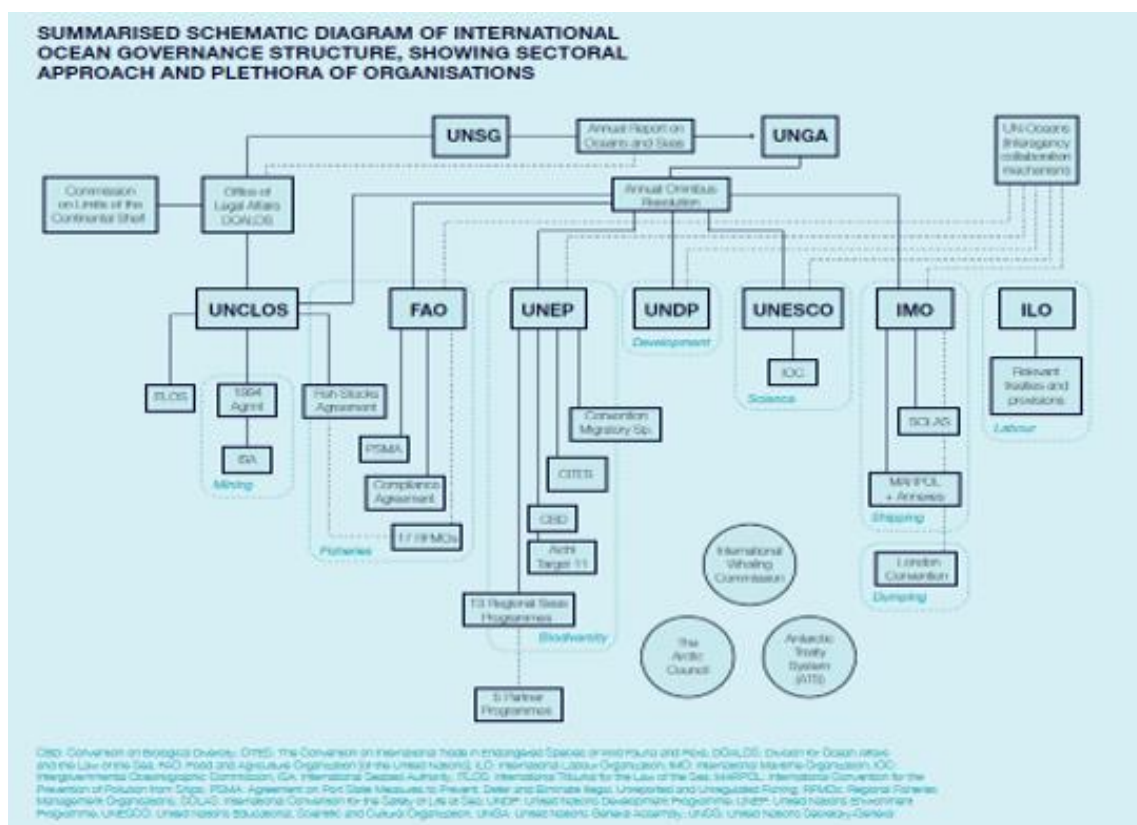
²⁰⁷ Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978;

²⁰⁸ Dados providenciados pela OMI. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²⁰⁹ Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos;

²¹⁰ O Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e a Agenda 2030, disponível em: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/9851/UNEP_2030_agenda_PT.pdf?sequence=4&isAllowed=y (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Figura 16. Diagrama esquemático resumido da Convenção Internacional do Oceano.



Fonte: Dr. Manuel Pinto de Abreu e *Global Ocean Report 2014*.

Este capítulo tem como principal objectivo sintetizar o que é feito em Portugal em termos de legislação do mar, tendo como referência a ENM. Apresento também a evolução da legislação Internacional sobre o Mar, da evolução do *Mare Nostrum* do Império Romano, ao Tratado de Tordesilhas assinado entre os Reinos de Portugal e Castela até à 1ª. Conferência do Direito do Mar da ONU, em 1958. Actualmente a Conferência de Montego Bay, a 3ª. Conferência de Direito do Mar é que rege os mares. No entanto, para além da ONU constatámos que a governação marítima não é um assunto simples, são várias as entidades que governam esta área. Para além da legislação Nacional e Internacional, com a participação de Portugal em algumas Organizações Internacionais esta pertença acaba por influenciar os meios portugueses existentes para o patrulhamento de águas (tema que será abordado no capítulo VI).

Capítulo VI. Meios Portugueses existentes no Patrulhamento de Águas

O patrulhamento do território marítimo nacional é uma competência repartida entre a Marinha Portuguesa, a Autoridade Marítima Nacional (AMN), a Força Aérea Portuguesa e Guarda Nacional Republicana (GNR) por meio da Unidade de Controlo Costeiro (UCC).

“O Mar por vocação, o País por Horizonte” um dos motes da Marinha Portuguesa, vocacionado para o Mar, não fosse este a principal “ocupação” deste ramo das Forças Armadas Portuguesas. A Marinha Portuguesa e a AMN são as duas organizações do Estado, ambas dependentes do Ministério da Defesa Nacional (MDN), que terão as tarefas redobradas se o alargamento da P.C. for validado e aprovado pela Comissão de Limites da Plataforma Continental.

A Lei Orgânica da Marinha²¹¹ (LOMAR) incumbe a este ramo das Forças Armadas várias missões e objectivos, entre elas (e particularmente interessante para o tema da presente Dissertação): *“Exercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no âmbito das respectivas competências;”*²¹². Para o exercício de tais actividades, entre elas a protecção das áreas de jurisdição ou soberania nacional como por exemplo a P.C., a Marinha Portuguesa conta com diversos meios humanos e materiais. Considerei importante fazer um levantamento dos meios materiais²¹³ da Marinha Portuguesa (os mesmos meios que estão por vezes ao serviço da AMN):

- 8 tipos de Navios
 - a) Fragatas
 - b) Corvetas;
 - c) Hidrográficos;
 - d) Lanchas;
 - e) Reabastecedores;
 - f) Patrulhas Oceânicas;
 - g) Patrulhas;
 - h) Veleiros.

²¹¹ Decreto-Lei 185/2014, de 29 de Dezembro de 2014;

²¹² Art. 2.º, Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro de 2014;

²¹³ Dados apresentados no site oficial da Marinha Portuguesa.

- Submarinos
- Helicópteros

Todos estes meios têm variadas capacidades e objectivos. As fragatas têm capacidade anti-aéreas e anti-submarina. A sua principal missão é de escolta oceânica, papel muito importante na defesa dos interesses portugueses. As corvetas possuem capacidades inferiores às fragatas e desempenham, principalmente, missões no âmbito da Segurança. Os hidrográficos têm várias capacidades técnico-científicas (daí o NRP Almirante Gago Coutinho ter colaborado em muitas missões da EMEPC). As lanchas são navios mais pequenos e mais rápidos, são utilizados no combate ao tráfico de droga. Os reabastecedores garantem a logística de uma frota naval em alto-mar, fornecem combustível, água, alimentos, munições, entre outros. Os patrulhas oceânicos têm como grande particularidade a sua autonomia, o que lhes permite permanecer no mar durante períodos mais longos de tempo sem apoio. Os patrulhas operam em zonas costeiras e o veleiros têm como principal função a ministração de formação. Os submarinos têm um grande raio de acção e mobilidade, já os helicópteros realizam missões de luta anti-submarina, anti-superfície e interdição de área, são ainda igualmente importantes em missões de busca e salvamento²¹⁴.

Para além de todos estes meios materiais, a Marinha Portuguesa conta ainda com os seus efectivos militares (desde Mergulhadores a Fuzileiros) que são, aproximadamente, mais de 9.000²¹⁵.

Como referi anteriormente, não só a Marinha Portuguesa irá sofrer (ou pelo menos terá que sofrer) alterações aquando do efectivo aumento da P.C. portuguesa. Apresenta-se com a missão *“Concorrer para a segurança e para a protecção dos espaços marítimos, bem como a salvaguarda da vida dos que usam o Mar”*. Esta é a missão da AMN e também sofrerá alterações. A AMN é uma entidade sob a alçada do MDN, que responde directamente ao Chefe do Estado-Maior da Armada (Almirante António Mendes Calado), ou seja, o Chefe do Estado-Maior da Armada acumula funções de Chefe da AMN. A AMN foi criada por Decreto-Lei N°43/2002, de 2 de Março, onde foi estabelecida a estrutura operacional da AMN (que inclui a Direcção-

²¹⁴ Informação disponibilizada no site: <http://menaval.pt/navios-ativos-da-marinha-portuguesa/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²¹⁵ Números avançados pela Marinha Portuguesa, em Outubro 2018.

Geral da Autoridade Marítima (DGAM) - e a Polícia Marítima). A Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (LOBOFA) no Artigo 6º afirma:

*2 — A organização das Forças Armadas rege-se por princípios de eficácia e racionalização, devendo, designadamente, garantir: (...) d) No âmbito das atribuições afectas ao Ministério da Defesa Nacional, a disponibilização de recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos ou serviços regulados por legislação própria, nomeadamente a Autoridade Marítima Nacional e a Autoridade Aeronáutica Nacional.*²¹⁶

A AMN apesar da sua legislação própria tem à sua disposição todos os recursos da Marinha Portuguesa, ou seja, para protecção de toda a área sob jurisdição nacional existem os Meios que menciono no Anexo 13 “Meios da Marinha”. O mesmo que afirma o Art.6º da LOBOFA, o Art.2º da LOMAR afirma:

*2 — Incumbe ainda à Marinha, nos termos da Constituição e da lei: (...) g) Disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN).*²¹⁷

O objectivo com a apresentação de ambos os artigos é reforçar a ideia de que os meios da Marinha Portuguesa e da AMN, e apesar das missões de cada órgão serem distintas (figura 17) acabam por ser os mesmos, à excepção de salva-vidas do Instituto de Socorro a Náufragos (ISN), lanchas da Polícia Marítima e da AMN divididos pelos vários Comandos Locais e Capitánias. A estrutura da AMN compreende ainda a DGAM composta por Departamentos Marítimos, Capitánias de Portos e o ISN e a Polícia Marítima. À DGAM compete o apoio jurídico, logístico, financeiro às Capitánias dos Portos. À Polícia Marítima compete a fiscalização do cumprimento da Lei e dos regulamentos dos espaços do Domínio Público Marítimo (desde espaços balneares, águas interiores e águas sob soberania e jurisdição nacional).

²¹⁶ Lei Orgânica nº6/2014, *Diário da República*, 1.ª série — N.º 167 — 1 de Setembro de 2014;

²¹⁷ Decreto-Lei n.º 185/2014, *Diário da República*, 1.ª série — N.º 250 — 29 de Dezembro de 2014.

Figura 17. Paradigma Operacional - Duplo Uso da Armada e da Autoridade Marítima.



Fonte: Marinha Portuguesa.

Aos meios da Marinha Portuguesa junta-se o Avião Patrulha da Força Aérea, Lockheed P-3 C CUP+ ORION, a única aeronave deste ramo das Forças Armadas Portuguesas, de acordo com a informação disponibilizada no site oficial da Força Aérea²¹⁸, com todas as capacidades de patrulhamento marítimo. (Luta Anti-Submarina, Luta Anti-Superfície e Busca e Salvamento).

Estes são os meios materiais, enumerados nas tabelas do Anexo 13, pág 108 a 112 (entre embarcações e aeronaves) que as Forças Armadas Portuguesas possuem, actualmente²¹⁹. No âmbito da Lei de Programação Militar (LPM) estão previstas compras de material²²⁰, nos próximos anos: seis Navios de Patrulha Oceânica, um Navio Polivalente Logístico e um Navio reabastecedor de Esquadra. Estão também previstas algumas modernizações (como por exemplo, as Fragatas da Classe Vasco da Gama (Navio da República Portuguesa (NRP) Vasco da Gama, NRP Corte-Real e NRP Álvares Cabral) aguardam modernização desde 2015. A NRP Vasco da Gama iniciou a sua modernização no ano de 2018, enquanto NRP Corte-Real e Álvares Cabral ainda

²¹⁸<https://www.emfa.pt/> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²¹⁹ À data do término da presente dissertação, Maio 2019;

²²⁰ <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Audicao-do-Chefe-do-Estado-Maior-da-Armada-na-Assembleia-da-Republica-no-ambito-da-LPM.aspx> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

aguardam modernização (que deve acontecer no ano de 2019). Para além das modernizações às fragatas, estão previstas modernizações aos 5 helicópteros Lynx, que irão receber novos motores, deixando de se chamar Lynx Mk95 passando a chamar-se Lynx Mk95A, segundo a LPM.

O Artigo 5.º da Constituição da República Portuguesa afirma “2. *A lei define a extensão e o limite das águas territoriais, a zona económica exclusiva e os direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos.*” e “*É obrigação do Estado assegurar a Defesa Nacional*”²²¹ e é por meios das Forças Armadas que o Estado assegurar a defesa nacional (tanto do seu território, como dos seus recursos e dos seus cidadãos). Com a prevista extensão da P.C., o território nacional sob jurisdição Portuguesa aumentará, amplificando assim a área de acção das Forças Armadas Portuguesas. Com o mesmo número de meios, a Marinha Portuguesa, a AMN e a Força Aérea Portuguesa terão quarenta vezes a área terrestre de Portugal para salvaguardar.

I. Gestão dos Meios

Para além de toda a área que Portugal tem para salvaguardar, e sem contar com a que poderá vir a juntar à sua área de jurisdição, devido à presença de Portugal em Organizações como a UE e NATO, Portugal faz parte de Forças Conjuntas e participa em missões. Faz parte, no âmbito da UE, da Força Marítima Europeia – “EUROMARFOR” – uma força marítima multinacional não-permanente, criada por Espanha, França, Itália e Portugal, aberta, no entanto, a outros países da UE, e que participa em missões humanitárias ou de evacuação e resgate, por exemplo. No âmbito da UE, e desde 2015, faz ainda parte da “EUNAVFOR MED”, a Operação Sophia é uma operação militar no Mediterrâneo Sul e Central que tem como principal objectivo diminuir a perda de vidas humanas no Mar e impedir o contrabando e tráfico de pessoas na área²²². Para além da UE, Portugal e os seus meios participam também em missões no âmbito da NATO. Em 2001, e no âmbito da activação do artigo 5.º (activado pelos EUA, após o ataque terrorista do dia 11 de Setembro de 2001), Portugal participou na

²²¹ Art.º. 273, VII Revisão Constitucional, 2005;

²²² Informação disponibilizada no site oficial da EMGFA (<https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/eunavformed>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

missão “ACTIVE ENDEAVOUR” com três das suas Fragatas, uma missão de controlo de embarcações. A Fragata NRP Vasco da Gama participou também na missão “SHARPGUARD”, no Mar Adriático, uma missão de vigilância e bloqueio aos navios que pretendiam aceder aos portos da ex-Jugoslávia. Mais recentemente, a Fragata NRP Álvares Cabral participou em missões no largo da Somália no âmbito da segurança da livre circulação e contra os piratas daquela área.

Com os meios limitados que Portugal tem e com a participação dos efectivos e dos meios nas missões, será que esses meios são suficientes? Poderão ser suficientes na conjectura actual, mas e no futuro? Na realização das entrevistas semi-estruturadas, umas das perguntas incidia exactamente sobre os efectivos da Marinha Portuguesa, algumas das respostas sublinham que a Marinha está a sofrer, tal como outros ramos das Forças Armadas, com a escassez e a diminuição de pessoal²²³. Para além da diminuição dos efectivos, alguns dos especialistas consideraram que a Marinha não tem os meios suficientes²²⁴, e que para uma área tão vasta, como a que será a da Plataforma estendida, será necessário recorrer a vigilância satélite²²⁵.

A todos estes meios, junta-se a Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da GNR. Esta Unidade da GNR foi aprovada através da Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro. A UCC “*garante a continuidade da observância das leis em terra e no espaço marítimo nacional até às 12 milhas (...)*”²²⁶, estas 12 milhas ocupam a área do Mar Territorial. Outra das competências da UCC é o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) composto por vários postos de observação fixos e móveis (figura 18), espalhados um pouco por toda a orla costeira portuguesa e que tem por objectivo vigiar e controlar o espaço marítimo.

²²³ Resposta à pergunta 2 por um dos especialistas inquiridos (digamos Especialista 1): “Em termos de efectivos, a Marinha, como os outros Ramos das Forças Armadas, está a sentir dificuldades de recrutamento, tendo menos pessoal do que o previsto quadro de efectivos aprovado.”;

²²⁴ Resposta à pergunta 2 por um especialista, Especialista 2: “A resposta pode ser sim ou não. Sim, porque se disser que não tem os meios, então também não tem os meios para salvaguardar a vida humana no mar. Repare, “só” estamos a falar de recursos para guardar (quando falamos na plataforma continental). A vida humana vale muito mais do que isso e a sua área de vigilância é maior que a da plataforma continental estendida. O não... refere-se à escassez de meios navais (...);”

²²⁵ Continuação da resposta à pergunta 2 pelo Especialista 1 “Em termos de meios, para manter a ordem num espaço tão vasto, será necessário recorrer a vigilância satélite, veículos não tripulados e a aeronaves. Nesse sentido, a Força Área também desempenha um papel muito importante na manutenção da ordem no mar. Naturalmente que os navios são fundamentais, uma vez que são estes que têm capacidade de intervenção, depois de devidamente direccionados para uma área de interesse.”.

²²⁶ http://www.gnr.pt/atrib_UCC.aspx. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

É importante referir que o Sistema de Autoridade Marítima (SAM)²²⁷ é composto por várias entidades e órgãos que com as suas variadas funções exercem poderes de autoridade marítima. A esses mesmos órgãos competem-lhes várias atribuições, entre elas segurança e controlo de navegação, protecção de recursos naturais, de património cultural subaquático, fiscalização de actividades económicas, entre outras. O Artigo 7.^o²²⁸ da SAM afirma que, para além da Marinha, exercem poder de autoridade marítima: AMN, GNR (por meio da UCC), Polícia de Segurança Pública e Polícia Judiciária. Como

Figura 18. Posto Móvel do SIVICC no Miradouro da Ribeira Brava, Madeira, em Março 2018.



Fonte: GNR.

será então feita a gestão dos meios? Será que a Marinha Portuguesa, a UCC da GNR, a AMN e o apoio aéreo proveniente da Força Aérea serão suficientes? A área de actuação, actual, da UCC tem, aproximadamente, cinquenta mil quilómetros quadrados (entre Portugal Continental, Região Autónoma da Madeira e Região Autónoma dos Açores). Só a ZEE de Portugal Continental conta com mais de duzentos e cinquenta mil quilómetros quadrados. Os meios da UCC são suficientes para sua área de actuação – que está limitada às doze milhas – mas a Marinha é a única “força de intervenção” marítima com poder de actuação na ZEE e Plataforma Continental.

O crime sem fronteiras e a pirataria são algumas das ameaças que assolam os países de todo o Mundo. Em Janeiro de 2019, e em conformidade com as orientações da OMI que aprovou o uso de pessoal de segurança privada armada a bordo²²⁹, o Conselho de Ministros aprovou *“a proposta de lei que autoriza o Governo a criar o regime jurídico para o exercício de segurança privada armada a bordo dos navios com*

²²⁷ Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 Março. “Por «SAM» entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima.” (Art.º 2, decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março);

²²⁸ Ibidem.

²²⁹ Orientação Interina de Maio de 2012 da 90.^a Sessão da OMI, disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

bandeira portuguesa, que atravessem áreas de alto risco.”²³⁰. A terceira questão da entrevista semi-estruturada prendia-se com a possível utilização de empresas de segurança privada nas embarcações ou até mesmo na área estendida da P.C., todas as respostas obtidas foram unânimes, e todos consideraram que a utilização destas empresas não será necessária, visto que esta poderá ser uma solução, e citando um dos entrevistados, para “*áreas consideradas de elevado risco (Golfo da Guiné, Golfo de Ádem, etc.), situação que não antecipo venha a ser o caso da área marítima correspondente ao projeto de extensão da plataforma continental.*”

Estas duas ameaças não são as únicas que afectam o Ambiente de Segurança, tal como constatámos no capítulo sobre as ameaças à Segurança Marítima. A Segurança das áreas marítimas portuguesas tem que ir além do mundo Militar, como afirma João Silveira (2018). O trabalho articulado entre diversos actores e sectores aumenta o número de dados e melhora a capacidade de resposta e conhecimento de situações. São diversos os sectores que segundo Isabel Faroleiro (2017) estão relacionados com o Mar: visibilidade, comunicação, imagem e culturas marítimas, transportes marítimos, portos e logística, construção e reparação naval, obras e serviços marítimos, ambiente e conservação da natureza, produção de pensamento estratégico, investigação científica, desenvolvimento e inovação, ensino e formação, segurança e defesa no Mar, entre outros. A extensão da P.C. pode permitir um alargamento de possibilidades, mas com a mesma é necessário conferir o que existe para defender de forma a mantê-lo seguro (Faroleiro, 2017: 215). Portugal pode e deve aprender com outros Estados. Países como a Noruega e a França que publicaram, em 2017, as suas Estratégias para o Mar. É necessário tomarem-se medidas como sensibilização da população para a importância do Mar, principalmente da população mais jovem (exemplo de actuação do Reino Unido), promoção de Fóruns Marítimos (exemplo Noruguês)²³¹.

Este capítulo teve como objectivo realizar um levantamento dos meios e das capacidades que a Marinha tem para defesa do território Nacional. Nas entrevistas semi-estruturadas realizadas aos especialistas foram realizadas algumas perguntas acerca da organização e da capacidade de defesa da Marinha, e da eventual necessidade de se

²³⁰ Segundo notícia publicada no *Jornal de Notícias*, no dia 10 de Janeiro de 2019. Disponível em: <https://www.jn.pt/nacional/interior/ministros-aprovam-seguranca-armada-a-bordo-dos-navios-portugueses-10421269.html> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

²³¹ Exemplos apresentados por Faroleiro, 2017: 220.

terem que recorrer a empresas de segurança privada. Portugal tem uma vasta área e pode ter iniciado, nas palavras de uma dos meus Entrevistados, “uma nova era para a sua reafirmação como país marítimo” (Campos, 2017: 41).

Conclusão

Apesar de ter tentado encontrar uma definição para os conceitos de Segurança, Segurança Marítima, não existe consenso nesses conceitos, mas encontrei nas palavras do Professor Adriano Moreira uma explicação, “*nas circunstâncias atuais do mundo, estará sempre ligado a interdependências*”²³² O Mundo e os conceitos de Segurança e Segurança Marítima estão cada vez mais relacionados, mais interdependentes e muito devido ao Mundo globalizado em que vivemos. O fenómeno da Globalização que se tornou irreversível e que acaba por nos afectar a todos²³³. As tradicionais ameaças à Segurança, tais como o terrorismo e o tráfico continuam a existir, mas a estas juntam-se novas ameaças tais como as ciberameaças e o crime transnacional organizado, que apesar de constituírem ser uma ameaças recentes beneficiaram com a globalização.

A pirataria será, provavelmente, umas das ameaças à Segurança Marítima mais “ameaçadora”. A CNUDM classificou esta prática ilícita como uma excepção ao princípio da liberdade em Alto Mar, porém não classifica nem determina práticas uniformes caso esta aconteça em zonas que não sejam Alto Mar. Ou seja, esta prática passa a ser censurada segundo as legislações dos Estados Costeiros, e para isso é necessário existir legislação desse Estado que julgue os crimes de pirataria, o que nem sempre é o caso como observamos na Somália. A CNUDM tem tentado dar respostas a novos conflitos e ameaças, através de Acordos Complementares²³⁴. No entanto, outros Tratados e Convenções tentam acompanhar as alterações causadas pelos tempos em que vivemos, exemplo disso são as actualizações às Convenções, a *MARPOL*, em 2005, estabeleceu medidas contra a emissões de gases que contribuíssem para o aumento da camada de ozono.

De todas as ameaças à Segurança Marítima, as ameaças que os especialistas²³⁵ mais consideraram poder afectar Portugal foram os desastres ambientais, o tráfico ilegal de bens e pessoas e a apropriação ilegal de bens. A natureza o ser humano não pode controlar, no entanto, pode controlar o lixo marítimo (por exemplo, através da

²³² Moreira, 2013: 13;

²³³ Bauman, 1999;

²³⁴ É exemplo: Acordo de Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Transzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios (1995);

²³⁵ Na questão número 7 do Inquérito questionavam-se quais seriam as principais ameaças marítimas que mais afectavam Portugal.

aprovação de projectos que proibam sacos de plástico²³⁶, de forma a diminuir a contaminação do ambiente marinho). Geoffrey Till considerava que para se manter a “boa ordem no mar” existiam cinco requisitos (manutenção da ordem em terra; o mar como um recurso, o mar como meio de transporte; o mar como área de domínio e o mar como ambiente), os Especialistas que inquiri, na primeira pergunta relacionado com a visão e os requisitos de Till, concordam com os mesmos, e acrescentam que *“o mar é tão-somente um prolongamento limitado do domínio terrestre. Na realidade o mar não se presta à habitação natural da nossa espécie, embora possa contribuir para uma melhoria significativa da qualidade de vida do Estado costeiro que a ele tem acesso.”*

A extensão da Plataforma Continental poderá projectar de novo Portugal no Atlântico, no mesmo local onde há 600 anos Portugal partiu em busca de novos povos e culturas²³⁷. Nos últimos 30 anos Portugal negligenciou a importância do Mar, “um movimento sem precedentes”. Portugal tem a maior ZEE da Europa, tem mais de 850 km de costa. Começou em 1998 a intenção de Portugal estender a P.C., com a criação da Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, em 2004 criou-se a EMEPC, e em Maio de 2009 Portugal entregou uma proposta à CLPC para aumentar a sua P.C., Portugal pode tornar-se num dos Estados com maior Plataforma, com uma enorme área de soberania. No entanto, se Portugal não souber gerir esta enorme área de jurisdição soberana, não será uma vantagem. Na entrevista que efectuei, a questão número 6 procurava aferir quais seriam as vantagens e desvantagens de um aumento da Plataforma Portuguesa. Todas as respostas foram coerentes: a maior vantagem para Portugal com este aumento de área de soberania será a possibilidade de explorar e aproveitar recursos vivos e não vivos (dentro destes inserem-se alguns minerais, tais como: manganês, cobalto, titânio, níquel, cobre, entre tanto outros). Para além da possibilidade de aceder a um vasto número de minerais, outra das vantagens considerada foi a possibilidade de aumento de poder decisório de Portugal, nos fóruns internacionais. Como principal desvantagem foi referida a vasta área difícil de controlar. Apesar da soberania portuguesa ser apenas em exploração do solo, o Estado tem que garantir a protecção dos ecossistemas aí existentes. E tem que desenvolver estratégias para dificultar as pretensões de Estados com menos acesso ao Mar.

²³⁶ Como o projecto-lei do partido “Os Verdes” para a proibição de utilização de sacos de plástico aprovada no Parlamento, em Abril de 2019;

²³⁷ Cosme & Gomes, 2017.

Apesar de os meios que Portugal tem para a protecção da sua área de soberania (entre todas as Autoridades), os especialistas afirmam que é necessário mudar-se os panoramas de Segurança. Com a escassez de meios navais e com a diminuição de efectivos das Forças Armadas, é necessário reavaliarem-se prioridades, tal como constata um dos inquiridos.

Não se sabendo ainda, nem se podendo prever, qual o veredicto da Comissão de Limites, resta a Portugal esperar uma resposta (ver o esquema do processo decisório da figura 25, do Anexo 9, da página 103). Seja ela com recomendações à sua submissão, ou com a promulgação. A extensão da Plataforma Continental Portuguesa poderá reforçar a posição de Portugal no eixo do Atlântico²³⁸, segundo os especialistas, Portugal terá que se assumir no eixo político. Um dos actores entrevistados inclusive afirma:

“No plano político, for capaz de contrariar pressões e interesses dos grandes atores no plano internacional, impondo-se pela credibilidade das suas posições (fazendo com que aquilo que «podemos/conseguimos fazer» espelhe o mais possível aquilo que «queremos fazer» e assumir-se como nação marítima.”

Também de relevância, outro dos especialistas afirma:

“A extensão da plataforma continental vem reforçar a posição geopolítica de centralidade Atlântica de Portugal, por oposição à situação de periferia no contexto europeu. Por esse motivo, Portugal deve passar a assumir-se como a grande nação marítima que de facto é.”

No entanto, o desafio que se impõe é se Portugal terá capacidade para concretizar o potencial a que se propõe. É preciso que se incentive ao investimento, é necessário que se desenvolva a capacidade de monitorização (e como alguns dos inquiridos referiram, recorrer a vigilância satélite, aeronaves ou veículos não tripulados) e é necessário alertar a população e atrair a população, através de projectos da EMEPC com acções específicas à população em idade escolar que divulguem o projecto de extensão da P.C.

Thyre Mahan, oficial da Marinha dos EUA, afirmou:

“O poder marítimo é uma expressão de poder nacional que depende da localização geográfica, da configuração de costa e da extensão do território, da dimensão da população marítima, do carácter nacional e política dos governos”.

²³⁸ A última questão do Inquérito estava relacionada com a posição de Portugal no Atlântico, se o seu projecto for aprovado.

Portugal pode com a sua extensão de Plataforma Continental aumentar a sua expressão nos fóruns internacionais, no entanto, há que se assumir no eixo político, tem que tomar decisões e tem que identificar a importância das actividades marítimas. A Plataforma portuguesa é um local de passagem de importantes rotas de navegação (Sequeira, 2014), e apesar de Portugal estar longe dos grandes centros de poder Europeus, tem que se assumir como porta de entrada da UE via Marítima, uma ligação importante do Atlântico Sul e Norte.

De acordo com a página oficial da EMGFA²³⁹, Portugal está a participar em catorze missões oficiais, desde missões da UE à NATO, por exemplo, o Submarino Tridente está a participar na Missão “Sophia”. De acordo com os meus Entrevistados os meios e a estruturação das Forças Armadas estão prontas caso se venha a efectivar o aumento da P.C. A jurisdição portuguesa será “apenas” sobre os solos e os subsolos.

Se o aumento da P.C. se efectivar Portugal contará com uma vasta área, no entanto, e caso não se efective, Portugal já lucrou com todo este processo. Foram feitos investimentos valiosos na investigação e pesquisa, por exemplo. Aldino de Campos afirma:

“Porém, é já possível fazer um balanço positivo das consequências deste processo. Seja ao nível do conhecimento e capacidade tecnológica instalada, passando pelas suas implicações geoestratégicas, associadas ao desafio que se coloca para a exploração do seu mar (...) muitas têm sido as referências que apontam para um futuro promissor em termos de desafios e oportunidades (...).”(Campos, 2017:42)

Os principais desafios que se adivinham para Portugal é ter a certeza que tem os meios e a capacidade necessária para tirar o melhor proveito da sua P.C. e saber impor a sua vontade nos fóruns Internacionais, e criar medidas contra a poluição e a pirataria, trabalhando em concordância com outros Estados Europeus (Espanha, França ou Holanda, por exemplo.)

Seja qual for a decisão para Portugal, José Ribeiro e Teresa Rodrigues, numa obra inovadora descriminaram vários cenários possíveis para o futuro de Portugal (e de Espanha). Independentemente dos cenários a que chegaram e das possibilidades que propuseram terminaram com uma ideia importante, e que atravessou esta dissertação. É necessário abrir-se o discurso à sociedade e escolarizar os mais jovens para as

²³⁹ Página oficial: <https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

possibilidades que o Mar oferece. “O discurso que predomina na sociedade continua a ser o de delegar nos responsáveis políticos o futuro, mas esta passividade tem que ser substituída por atitudes proativas.” (Ribeiro, J. & Rodrigues, T, 2017: 248).

Bibliografia

Notícias em páginas WEB:

Camargo, J. (2017). “Plataforma Continental: mais mar só para furar”. *Público*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/08/17/sociedade/opiniao/plataforma-continental-mais-mar-so-para-furar-1782269> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

D’Espiney, J. (2016). “Defesa vai gastar 69 milhões na modernização dos helicópteros Lynx” *Jornal I*. Disponível em: <https://ionline.sapo.pt/500447>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Esmaquel II, P. (2014). “*Filipinos conquer new territory: Benham Rise*”²⁴⁰. Disponível em: <https://www.rappler.com/nation/59316-filipinos-conquer-new-territory-benham-rise>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Firmino, T. (2017). “Portugal entrega novo mapa na ONU para ter mais plataforma continental”. *Público*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/08/15/ciencia/noticia/novo-mapa-reclama-mais-area-na-onu-sobre-os-fundos-marinhos-1782352>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Francisco, K. (2017). “*Fast facts: What you should know about Benham Rise*”²⁴¹. *Rappler*. Disponível em: <https://www.rappler.com/newsbreak/iq/164514-fast-facts-benham-rise>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Garcia, R. (2012). “Portugueses vivem cada vez mais perto do mar”. *Público*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2012/11/24/ecosfera/noticia/freguesias-junto-ao-mar-tem-cada-vez-mais-habitantes-1574828>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Idealista. (2019). Disponível em: “Proibido usar sacos de plástico em pão, fruta e legumes a partir do próximo ano”: <https://www.idealista.pt/news/financas/economia/2019/04/12/39365-proibido-usar-sacos-de-plastico-na-venda-de-pao-fruta-e-legumes-em-2020>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

²⁴⁰ Tradução livre: “Os Filipinos conquistam um novo território: a elevação de Benham”

²⁴¹ Tradução livre: “Factos rápidos: o que deve saber sobre a elevação de Benham”

Jornal de Notícias. (2019). Disponível em: <https://www.jn.pt/nacional/interior/ministros-aprovam-seguranca-armada-a-bordo-dos-navios-portugueses-10421269.html>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Lusa. (2018). “PSD e PS querem mais meios para assegurar extensão da plataforma continental”. *Público*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/12/20/politica/noticia/psd-ps-querem-meios-assegurar-extensao-plataforma-continental-1855519>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Marcelino, V. (2018). “GNR quer mais poder para patrulhar águas fiscalizadas pela Marinha”. *Diário de Notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/gnr-quer-mais-poder-para-patrulhar-aguas-fiscalizadas-pela-marinha-9217102.html>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Marinha. (2019). “Audição do Chefe do Estado-Maior da Armada na Assembleia da República no âmbito da LPM”. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Audicao-do-Chefe-do-Estado-Maior-da-Armada-na-Assembleia-da-Republica-no-ambito-da-LPM.aspx>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Rifer, M. (2018). “Extensão da plataforma continental vai estar fechada até 2021”. *O Jornal Económico*. Disponível em: <https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/extensao-da-plataforma-continental-vai-estar-fechada-ate-2021-345332>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Santos, M. (2018). “Nova Rota da Seda: a estratégia da China para virar uma sociedade digital”. *Época Negócios*. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Tecnologia/noticia/2018/10/nova-rota-da-seda-estrategia-da-china-para- virar-uma-sociedade-digital.html>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Sea News Turkey. (2014). Disponível em: “Maritime Traffic Increased Up Fourfold in Two Decades” : <https://www.seanews.com.tr/maritime-traffic-increased-up-fourfold-in-two-decades/139158/> . (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Viegas, P. (2010). “O que diz o novo Conceito Estratégico da NATO”. *Diário de Notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/dossiers/politica/cimeira-da-nato-em>

lisboa/noticias/interior/o-que-diz-o-novo-conceito-estrategico-da-nato-1715288.html.

(Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Páginas WEB:

AEA. (2015) O mar e as alterações climáticas. Disponível em: <https://www.eea.europa.eu/pt/sinais-da-aea/sinais-2015/artigos/o-mar-e-as-alteracoes-climaticas>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Anish. (2019). *Convenções SOLAS e MARPOL*. Disponível em: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Assuntos Marítimos da Comissão Europeia. Disponível em: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home_pt. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Batongbacal, J. (2017). *Imlos commentary: Understanding the Issue About Chinese Survey Vessels in Benham Rise*²⁴². Disponível em: <http://imlos.upd.edu.ph/understanding-the-issue-about-chinese-survey-vessels-in-benham-rise/#more-316>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

CPLP. Disponível em: <https://www.cplp.org/> (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Departamento dos Transportes do Reino Unido. (2019). *Maritime 2050: navigating the future*. Disponível em: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

DGRM. *Convenção STCW*. Disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/stcw>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

DGPJ. *Leis Marítimas*. Disponível em: <http://www.dgpj.mj.pt/sections/leis-da-justica/livro-viii-leis/leis-maritimas>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

²⁴² Tradução livre: “Comentário IMLOS: Para entender a questão dos navios de pesquisa Chineses na Elevação de Benham”.

Elevação de Benham. Disponível em: <http://benhamrise.com/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

EMEPC. Extensão da Plataforma Continental. Disponível em: <https://www.emepc.pt/pt/a-submissao-portuguesa>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

EMGFA. EUNAVFOR MED. Disponível em: <https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/eunavformed>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019);

EMGFA. EUROMARFOR. Disponível em: <https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/organizacoesiniciativas/EUROMARFOR>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

GNR. (2016). SIVICC. Disponível em: https://www.sg.mai.gov.pt/FundosComunitarios/QFP20142020/Documents/seguran%C3%A7a%20Interna%20e%20Gest%C3%A3o%20de%20Fronteiras_SIVICC.pdf. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

GNR. UCC. Disponível em: http://www.gnr.pt/atrib_UCC.aspx. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

História de Portugal. (2014). Tratado de Tordesilhas. Disponível em: <http://www.historiadeportugal.info/tratado-de-tordesilhas/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

HKTDC. (2018). *The Belt and Road Initiative*. Disponível em: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

ICC. Disponível em: <http://cicyaounde.org/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Kraska, J. (2016). *Military Activities on the Continental Shelf*²⁴³. Disponível em: <https://www.lawfareblog.com/military-activities-continental-shelf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Oceans Beyond Piracy. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/obp-reports>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

OMI. Convenção *MARPOL*. Disponível em: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

OMI. Convenção *SOLAS*. Disponível em: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\).-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx). (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Pissurno, F. (2016). Tratado de Tordesilhas. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/tratado-de-tordesilhas/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Port Technology. (2018). Infográfico: o Estado da Pirataria Marítima. Disponível em: <https://www.porttechnology.org/news/infographic-the-state-of-maritime-piracy-report/>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

SIPRI Base de dados de Despesa Militar. Disponível em: <https://www.sipri.org/databases/milex>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Tribunal Internacional do Direito do Mar. Disponível em: <https://www.itlos.org/en/top/home>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Wikipedia. Ministério do Mar. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Minist%C3%A9rio_do_Mar. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

²⁴³ Tradução livre: “actividades militares na plataforma continental”.

Teses Mestrado/Doutoramento:

Chilão, J. (2015). *A Maritimidade Portuguesa – A extensão da Plataforma Continental*. Tese de Doutoramento em Relações Internacionais – Área de Especialidade em Estudos de Segurança e Estratégia. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

Fernandes, P.M.L. (2013). *O Conceito Estratégico da NATO (2010): A Perspectiva Portuguesa*. Tese de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais – Área de Especialização: Relações Internacionais. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. (Disponível em: <https://run.unl.pt/handle/10362/12143>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Rocha, R. (2002). *O Fundo do Mar Património Comum da Humanidade*. Tese de Doutoramento em Direito. Porto: Universidade Portucalense, Infante D. Henrique. (Disponível em: <http://repositorio.uportu.pt/xmlui/bitstream/handle/11328/1436/TDD%2012.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Sardinha, Á. (2017). *Segurança marítima e ilícitos no mar: Direito de visita, pirataria, tráficos, transmissões não autorizadas e terrorismo no mar*. Tese de Mestrado em Direito e economia do mar: a governação do mar. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. (Disponível em: <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2018/02/00-alvaro-sardinha-seguranc3a7a-marc3adtima-e-ilc3adcitos-no-mar-tmg-mar-doc.pdf>. Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Silva, J.C.V.F. (2011). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*. Tese de Mestrado em Estratégia. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.

Silveira, J. (2015). “Capítulo II – Complexo Securitário Europeu”. *EU NAVFOR Atalanta: O compromisso da União Europeia com a Segurança Global*. Tese de Mestrado em Políticas Comunitárias e Cooperação Territorial. Braga: Universidade do Minho – Instituto de Ciências Sociais, Escola de Economia e Gestão, pp. 19 – 38.

Convenções Internacionais/Documentos Oficiais/Submissões à CLPC:

Comissão Europeia. (2013). *Plano de Acção para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica*. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia. Disponível em: <https://infoeuropa.euocid.pt/files/database/000056001-000057000/000056124.pdf>.

(Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Governo de Portugal. (2013). *Conceito Estratégico Defesa Nacional*. Disponível em: https://www.defesa.pt/documents/20130405_cm_cedn.pdf. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Governo de Portugal. (2013). *Estratégia Nacional para o Mar*. Disponível em: <https://www.dgpm.mmm.gov.pt/enm>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

CPLP. (1996). *Declaração Constitutiva da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*. Lisboa.

CPLP. (2012). *Resolução sobre os desenvolvimentos da Estratégia dos Oceanos da CPLP*. Luanda.

CPLP. (2018). *Declaração sobre os Mares e Oceanos*. Santa Maria.

Instituto Geológico y Minero de España. (2006). *Presentación conjunta a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de conformidad con el Artículo 76, párrafo 8 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 con respecto al área del Mar Céltico y el Golfo de Vizcaya*. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/329164765_Presentacion_conjunta_a_la_Comision_de_Limites_de_la_Plataforma_Continental_de_conformidad_con_el_Articulo_76_parrafo_8_de_la_Convencion_de_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar_1982_con_respecto_a. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

G7. (2015). *Declaração dos Ministros dos Negócios Estrangeiros sobre Segurança Marítima*. Lübeck. Disponível em: <https://www.mofa.go.jp/files/000076378.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização Marítima Internacional. (1973). *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*. Disponível em: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/jc_MA_26322.pdf. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização Marítima Internacional. (1974). *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*. Disponível em <http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dec79-1983.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização Marítima Internacional. (1978). *Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos*. Disponível em: <http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dec28-1985.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização Marítima Internacional. (1988). *Convenção Internacional para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima*. Disponível em: http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao_supressao atos ilicitos contra seguranca navegacao maritima e protocolo.pdf. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização das Nações Unidas. (1958). *Convenção sobre a Plataforma Continental*. Genebra. Disponível em: <http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dl44490D.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Organização das Nações Unidas. (1982). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Montego Bay.

Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura. (1972). *Convenção para a Protecção do património Mundial, Cultural e Natural*. Paris. Disponível em: <https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

NATO. (2010). *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization*. Lisboa. Disponível em: <https://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

República das Filipinas. (2009). *A Partial Submission of Data and Information on the outer limits of the continental shelf of the Republic of the Philippines pursuant to Article 76 (8) of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Disponível em:

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/phl22_09/phl_esummary.pdf.

(Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Monografias, Livros, Artigos Científicos, Revistas:

Abreu, M. P. & Rodrigues, T. (2018). Que Segurança Marítima temos e Queremos. *Relações Internacionais*, 57, 5-10.

Baldwin, D. (1997). The concept of Security. *Review of International Studies*, 23, 5-26.

Barroso, L. (2008). Análise Conceptual do Conceito Estratégico de Defesa Nacional. *Revista Militar*, 2475. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/274>.
(Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Bauman, Z. (1999). *Globalização: As consequências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

Bernardino, L. (2011). A Segurança Marítima no Seio da CPLP: Contributos para uma Estratégia nos Mares da Lusofonia. *Nação e Defesa*, 128 (5), 41-65.

Boniface, P. (2001). *Dicionário das Relações Internacionais*. Lisboa: Plátano.

Booth, K. (2014). Global Security. *The Handbook of Global Security Policy*. New Jersey: John Wiley & Sons Ltd, 1, 9-30.

Bowden, A., Aloyo, E., Marts, C. & Lee, A. (2010). *The Economic Costs of Maritime Piracy*.

Bueger, C. (2015). What is Maritime Security? *Marine Policy*, 53, 159-164.

Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293–1311.

Buzan, B. (1991). New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century. *International Affairs*, 67(3), 431-451.

Campos, A. S. (2017). O Projecto de Extensão da Plataforma Continental de Portugal. A *Extensão das Plataformas Continentais. Portugal e Espanha, perspectivas e realidades*. Porto: Fronteira do Caos Editores, 41-60.

Cardim, P. (2016). Foi a Expansão Portuguesa Precursora Da Atual Globalização? *Estudos Sobre a Globalização*. Lisboa: Edições 70, 449-64.

Carreira, J. (2015). Fiscalização do Espaço Marítimo: o Sistema de Autoridade Marítima. *20 Anos da entrada em vigor da CNUDM: Portugal e os recentes desenvolvimentos no Direito do Mar*, 249-266. Disponível em: https://sigarra.up.pt/fdup/en/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=20041. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Cosme, F., e Gomes, J. P. (2017). Capítulo II: Plataforma Continental Atlântica. Aumento da Dimensão da Plataforma Continental Atlântica. *Revista Militar*, 2591. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1289>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Costa, J. P. O., Oliveira, P. A. & Rodrigues, J. D. (2014). *História da expansão e do império Português* Lisboa: A Esfera dos Livros.

Curto, D. R. (2016). *Estudos Sobre a Globalização*. Lisboa: Edições 70.

Cunha, T. P. (2004). A Importância Estratégica do Mar para Portugal. *Nação e Defesa*, 108(2), 41-52.

Cunha, T.P. (2011). *Portugal e o Mar*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos

Dias, A. & e Branco, C. (2011). O Mar no Espaço da CPLP. *Nação e Defesa*, 128 (5), 9-18.

Faroleiro, I. (2017). O Mar na Estratégia de Segurança e Defesa Nacional. *A Extensão das Plataformas Continentais. Portugal e Espanha, perspectivas e realidades*. Porto: Fronteira do Caos Editores, 209-234.

Ferreira, A. & Salvador, R. (2017). As potencialidades da extensão da plataforma continental portuguesa. *A Extensão das Plataformas Continentais. Portugal e Espanha, perspectivas e realidades*. Porto: Fronteira do Caos Editores, 139-157.

Garcia, F. (2007). O Terrorismo transnacional: contributos para o seu entendimento. *Revista Militar*, 2463. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/196>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Gomes, J.M. (2009). O Mar no Pensamento Estratégico Nacional. *Nação e Defesa*, 123 (4), 127-134.

Gonçalves, M. E. (2004). Portugal e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Janus* 2004. Disponível em:

https://www.researchgate.net/profile/Maria_Eduarda_Goncalves/publication/271840989_Portugal_e_a_Convencao_das_Nacoes_Unidas_sobre_o_Direito_do_Mar/links/54d3c0540cf2970e4e601a5e/Portugal-e-a-Convencao-das-Nacoes-Unidas-sobre-o-Direito-do-Mar.pdf. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Hijmans, M. (2018). Segurança Marítima: da sensibilização à Segurança. Ligando os Pontos! *Relações Internacionais*, 57, 25-37.

Matias, N. (2015). *A Nova Descoberta do Mar*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.

Mattos, A. M. (2014). Os Novos Limites dos Espaços Marítimos nos trinta anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 21-66.

Moreira, A. (2013). O Mar Europeu e a plataforma Continental. *Debater a Europa*, 10, 7-13.

Petersen, J. O Novo Conceito Estratégico da NATO: uma perspectiva parlamentar. *Revista da NATO*. Disponível em: <https://www.nato.int/docu/review/2009/0902/090203/PT/index.htm>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Piedade, J. (2018). Segurança Marítima e os Estudos de Segurança. Revisão da Literatura. *Relações Internacionais*, 57, 11-24.

Pureza, J.M. (1998). *O Património Comum da Humanidade: rumo a um Direito Internacional da solidariedade?* Porto: Edições Afrontamento.

Ribeiro, A. (2010). Mahan e as Marinhas como Instrumento político. *Revista Militar*, 2500. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/569>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Ribeiro, J. & Rodrigues, T. (2017). A Extensão da Plataforma Continental de Portugal e Espanha. Perspectivas e Realidades. *A Extensão das Plataformas Continentais. Portugal e Espanha, perspectivas e realidades*. Porto: Fronteira do Caos Editores, 235-247.

Sequeira, J.M.D. (2014). As teorias geopolíticas de Portugal. *Revista Militar*, 2547. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/914>. (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

Serronha, M. (2010). Portugal e o novo Conceito Estratégico da NATO. *Relações Internacionais*, 27, 55-64.

Silva, A. (2015). A comissão de limites da plataforma continental (CLPC) e os desafios na delimitação das plataformas continentais estendidas. *Revista de Direito Internacional*, 12(1), 169-184.

Silveira, J. (2018). Estratégias marítimas comunitárias A conceptualização da UE para o domínio marítimo. *Relações Internacionais*, 57, 59-90.

Smith, R. e Taft, G. (2000). Legal Aspects of the Continental Shelf. *Continental Shelf Limits: the scientific and legal interface*. Oxford: Oxford University Press, 17-24.

Sousa, F. (2005). *Dicionário de Relações Internacionais*. Porto: Edições Afrontamento/CEPESE- Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade.

Sousa, J. & Fernandes, A. (2005). O Oceano - A Fronteira Nacional do Século XXI. *GeoInova*, 11, 33-48.

Williams, P. D. (2013). Security studies: an introduction. In *Security Studies: An Introduction*. Abingdon: Routledge, 2, 1-10.

Legislação:

Decreto do Governo n.º 79/83, *Diário da República* I, n.º 237, 1.º suplemento, de 14 de Outubro de 1983. Ratifica Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS de 1974.

Decreto do Governo n.º 28/85. *Diário da República* I, n.º 181, de 8 de Agosto de 1985. Aprova a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca – STCW.

Decreto de Governo nº25/87. *Diário da República* n.º 156/1987, 1º Suplemento, Série I de 10 de Julho de 1987 Aprova Protocolo de 1987 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL.

Decreto-Lei n.º 43/2002, *Diário da República* n.º 52/2002, Série I-A de 2 de Março de 2002. Cria a Autoridade Marítima Nacional e define a organização e atribuições do sistema da autoridade marítima.

Decreto-Lei n.º 185/2014, *Diário da República* n.º 250/2014, Série I de 29 de Dezembro de 2014. Aprova a Lei Orgânica da Marinha.

Lei nº52/2003, *Diário da República* n.º 193/2003, Série I-A de 22 de Agosto de 2003. Aprova a Lei de Combate ao Terrorismo.

Lei n.º 63/2007, *Diário da República* n.º 213/2007, Série I de 6 de Novembro de 2017. Aprova a orgânica da GNR e cria a UCC.

Lei Orgânica n.º 1-A/2009, *Diário da República* n.º 129/2009, 1º Suplemento, Série I de 7 de Julho de 2009. Aprova a Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas.

Lei Orgânica n.º 6/2014, *Diário da República* n.º 167/2014, Série I de 2014-09-01. Primeira alteração à Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas.

Lei Orgânica n.º 7/2015, *Diário da República* n.º 95/2015, Série I de 18 de Maio de 2015. Aprova a Lei de Programação Militar.

Resolução da Assembleia da República n.º 51/94, *Diário da República* I-A, n.º 186, de 12 de Agosto de 1994. Aprova Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo Adicional para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental.

Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, *Diário da República* n.º 238/1997, 1º Suplemento, Série I-A, de 14 de Outubro de 1997. Ratifica a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação do Acordo IX.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98, *Diário da República* n.º 157/1998, Série I-B, de 10 de Julho de 1998. Cria uma Comissão Interministerial para a Delimitação dos Limites da Plataforma Continental.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005, *Diário da República* n.º 11/2005, Série I-B, de 17 de Janeiro de 2005. Cria a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, *Diário da República* n.º 237/2006, Série I, de 12 de Dezembro de 2006. Aprova a Estratégia Nacional para o Mar.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, *Diário da República*, 1.ª série, N.º 67, de 5 de abril de 2013. Aprova o Conceito Estratégico Defesa Nacional.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, *Diário da República* n.º 30/2014, Série I, de 12 de Fevereiro de 2014. Aprova uma nova Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020.

Anexos

1. Inquérito realizado aos especialistas

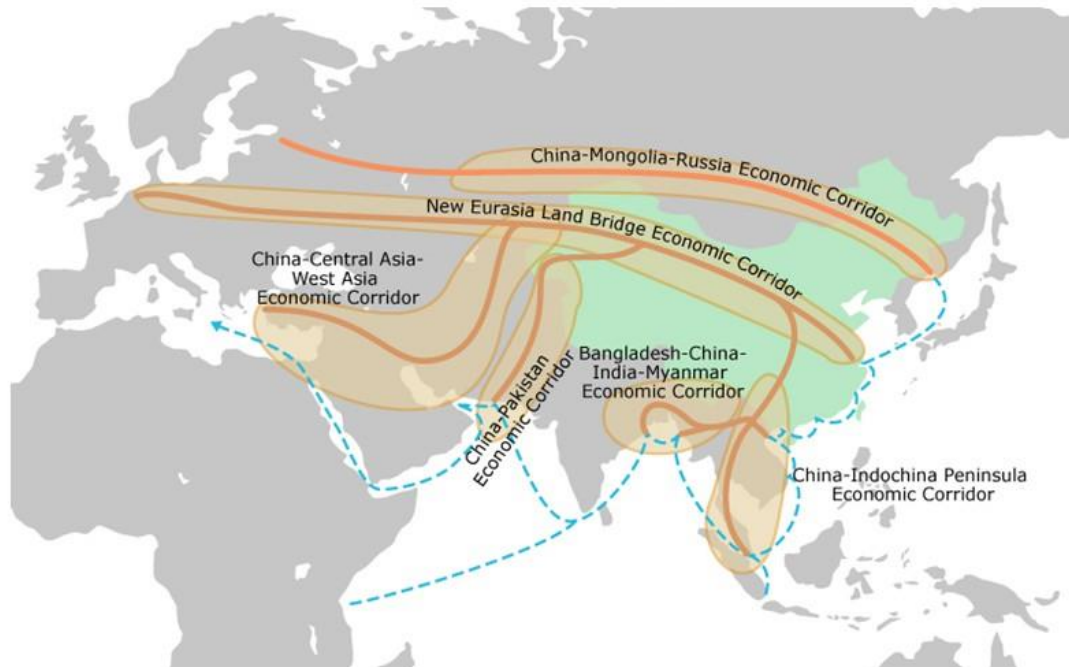
<u>1ª Pergunta:</u>	Uma das abordagens teóricas à Segurança Marítima considera que esta é entendida como o manter da “boa ordem no mar”. Geoffrey Till descreve cinco requisitos para esta “boa ordem”: manutenção da ordem em terra; o mar como um recurso, o mar como meio de transporte; o mar como área de domínio e como o mar como ambiente. Concorda com estes requisitos, ou na sua opinião deveriam existir outros? E quais considera que Portugal executa para manter a boa ordem no “seu” mar?
<u>2ª Pergunta:</u>	Considera que a Marinha tem os efectivos necessários para dar resposta a possíveis novas ameaças, que poderão ocorrer no espaço alargado? Se não, considera necessária uma reestruturação nos meios das Forças Armadas Portuguesas?
<u>3ª Pergunta:</u>	Considerando a existência de empresas que oferecem serviços de protecção contra piratas e vigilância marítima (empresas como, por exemplo, a <i>Seagull Maritime Security</i>). Pensa que Portugal caso demonstre dificuldade em assegurar a protecção da sua área estendida da Plataforma Continental, poderá recorrer a serviços de empresas do género?
<u>4ª Pergunta:</u>	Caso o nosso pedido de extensão seja aceite, Portugal contará com uma área marítima 40 vezes maior que a sua área terrestre. Uma área rica no seu solo e subsolos, que podem trazer desenvolvimentos à economia, à investigação, entre outras. Como acha que Portugal poderá tirar o melhor “partido” desta área? Atraindo investimentos estrangeiros? Ou através de incentivos às empresas portuguesas?
<u>5ª Pergunta:</u>	À par da economia, também a Investigação Científica, e áreas como a biologia e a oceanografia poderão sair beneficiadas. Considera que Portugal estará pronto para criar incentivos a

	estas áreas (que por hábito, não são tão beneficiadas)?
<u>6ª Pergunta:</u>	Quais considera que possam ser as vantagens e as desvantagens da extensão da Plataforma Continental Portuguesa?
<u>7ª Pergunta:</u>	Na sua visão, quais os impactos para a segurança que poderão advir da plataforma continental estendida?
<u>8ª Pergunta:</u>	De entre as ameaças marítimas (pirataria, terrorismo, tráfico ilegal de bens e pessoas, desastre naturais, entre outras) quais considera que poderão afectar mais Portugal?
<u>9ª Pergunta:</u>	O projecto de extensão da Plataforma Continental e a sua posterior aprovação poderá alterar a visão do Mar pela população em geral?
<u>10ª Pergunta:</u>	Por fim, considera que Portugal, com a sua Plataforma estendida, poderá marcar uma nova posição no panorama transatlântico? Se sim, como?

2. Corredores Económicos da *Belt and Road Initiative*

Figura 19. Corredores Económicos Chineses

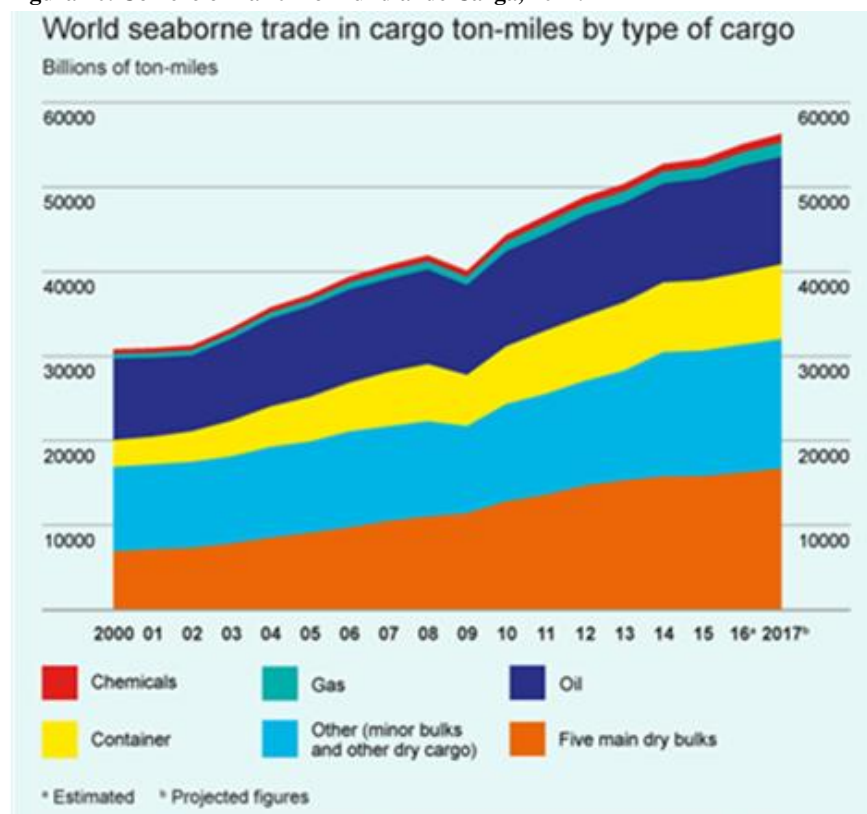
The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Fonte: Research HKTDC.

3. Comércio Marítimo Mundial de carga.

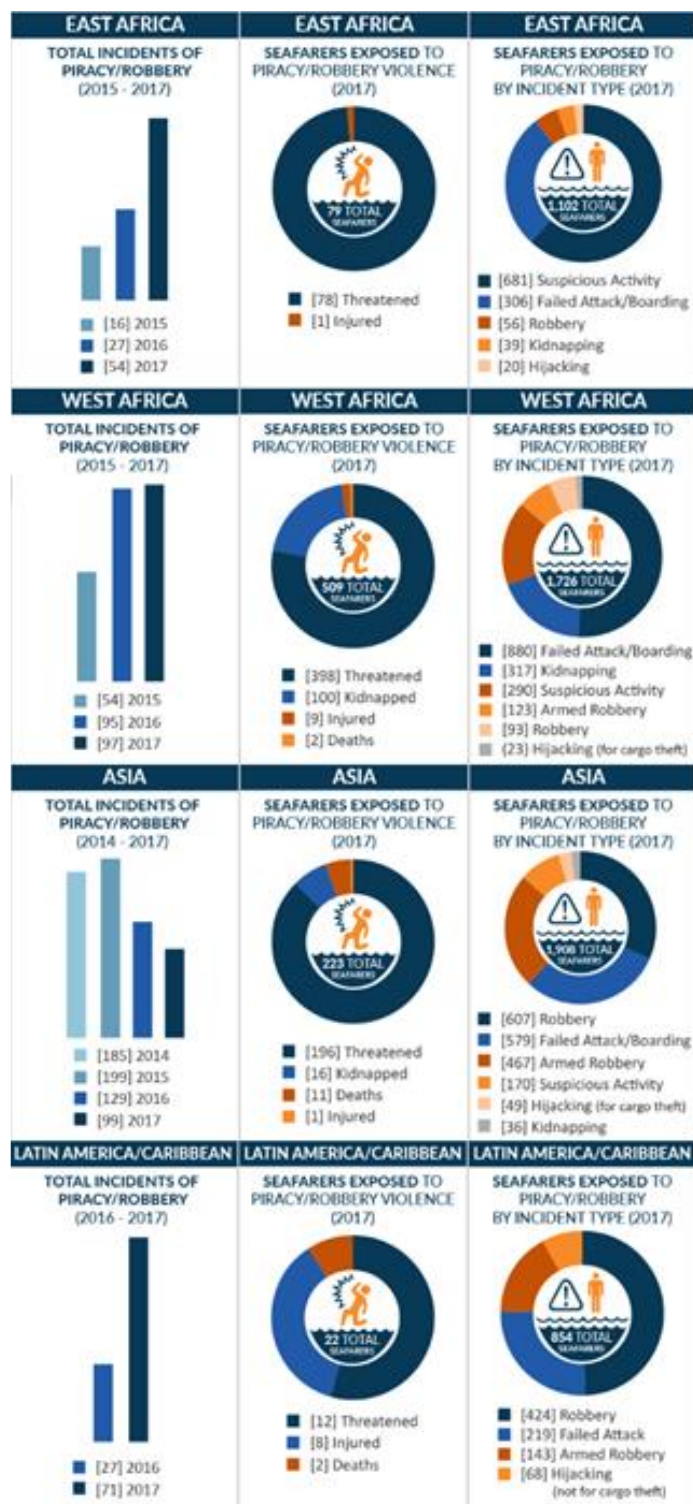
Figura 20. Comércio Marítimo Mundial de Carga, 2017.



Fonte: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

4. Os números da Pirataria na África Oriental, África Ocidental, Ásia e América Latina/Caribe e da violência a pescadores. (2017).

Figura 21. Número total de Incidentes relacionados com a Pirataria/Assaltos, marítimos expostos a violência devido a Pirataria/assaltos e marítimos expostos a pirataria/assaltos por tipo de incidentes.



Fonte: Oceans Beyond Piracy.

5. O Estado da Pirataria Marítima (custos económicos e humanos)

Figura 22. O Estado da Pirataria Marítima, 2017.



Fonte: Oceans Beyond Piracy.

6. Impacto Económico da Pirataria

Figura 23. Impacto Económico da Pirataria.

FACTOR DE CUSTO	VALOR (US \$)
1. Pagamento de resgates	176 milhões
2. Prémios de seguros	460 milhões a 3,2 bilhões
3. Alterações de rotas de navios	2,4 a 3 bilhões
4. Equipamento de proteção (<i>security</i>)	363 milhões a 2,5 bilhões
5. Forças militares navais	2 bilhões
6. Processos judiciais	31 milhões
7. Organizações de dissuasão de pirataria	19.5 milhões
8. Custo para as economias regionais	1.25 bilhões
CUSTO TOTAL ESTIMADO	7 a 12 bilhões por ano

Fonte: Álvaro Sardinha.

7. Soberania e Jurisdição de um Estado Costeiro nos Diferentes Espaços Marítimos

Figura 24. Soberania e Jurisdição de um Estado Costeiros nos diferentes espaços marítimos.

UNCLOS - CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR							
SOBERANIA E JURISDIÇÃO DE UM ESTADO COSTEIRO [p.ex. PORTUGAL] NOS DIFERENTES ESPAÇOS MARÍTIMOS							
ESPAÇOS MARÍTIMOS							
SOBERANIA & JURISDIÇÃO	Mar Territorial	Zona Contígua	Zona Económica Exclusiva (ZEE)	Plataforma Continental	Alto-Mar		
	até 12 milhas náuticas da linha base (22,2 Km)	até 24 milhas náuticas da linha base (44,4 Km)	até 200 milhas náuticas da linha base (370,4 Km)	até 350 milhas náuticas da linha base (648 Km)	a mais de 200 milhas náuticas da linha base (370,4 Km)		
Subsolo	SOBERANIA	SOBERANIA	SOBERANIA	SOBERANIA	Condicionada - Património comum da Humanidade		
Leito do mar				SOBERANIA	Condicionada - Património comum da Humanidade		
Águas sobrejacentes ao leito do mar (p.ex. pesca)				Livre (mas regulada por tratados)	Livre (mas regulada por tratados)		
Perfuração				SOBERANIA	Condicionada - Património comum da Humanidade		
Produção de energia				JURISDIÇÃO	Livre		
Navegação		Apenas fiscalização e repressão de infrações	Livre	Livre	Livre		
Espaço Aéreo					Livre		
Instalação de cabos e dutos submarinos		Livre	JURISDIÇÃO	JURISDIÇÃO	Livre		
Inst. de ilhas artificiais, instalações e estruturas		JURISDIÇÃO			Livre		
Investigação científica					Livre		
Proteção e preservação do meio marinho	JURISDIÇÃO	JURISDIÇÃO	JURISDIÇÃO	JURISDIÇÃO	Livre (mas protegido)		
Objetos arqueológicos e históricos					Condicionada - Património comum da Humanidade		

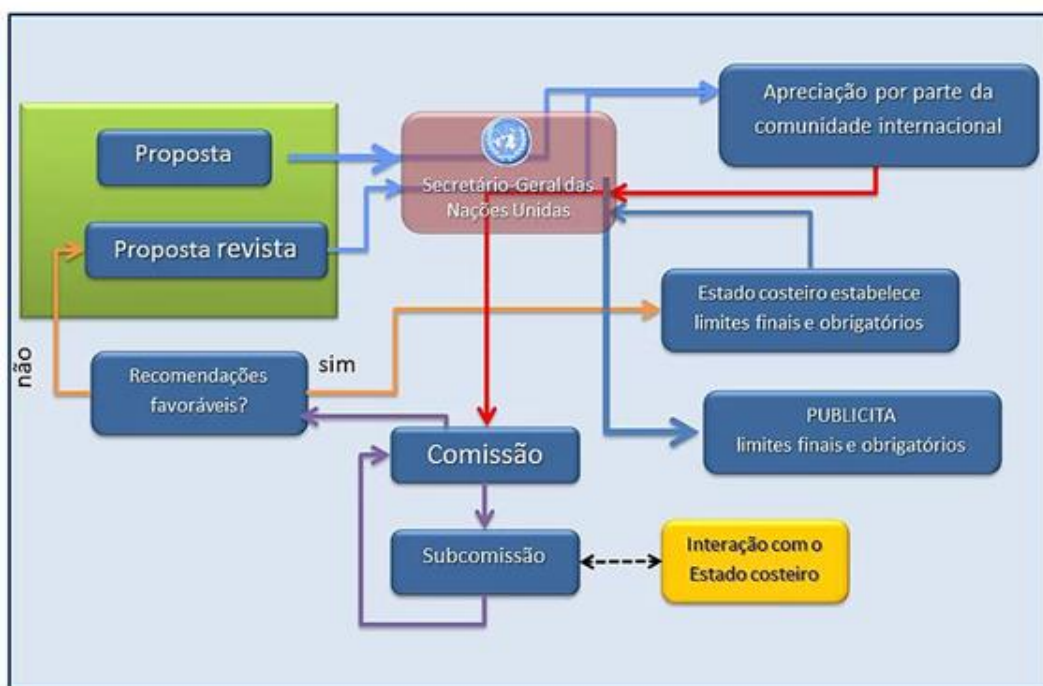
Fonte: Álvaro Sardinha.

8. Objectivo da criação da Comissão

“The purpose of the Commission on the Limits of the Continental Shelf (the Commission or CLCS) is to facilitate the implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea (the Convention) in respect of the establishment of the outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles (M) from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured. Under the Convention, the coastal State shall establish the outer limits of its continental shelf where it extends beyond 200 M on the basis of the recommendation of the Commission. The Commission shall make recommendations to coastal States on matters related to the establishment of those limits; its recommendations and actions shall not prejudice matters relating to the delimitation of boundaries between States with opposite or adjacent coasts.”²⁴⁴

9. Esquema da Análise de um Pedido de Submissão à CLPC

Figura 25. Esquema de Análise de um Pedido de Submissão à CLPC.

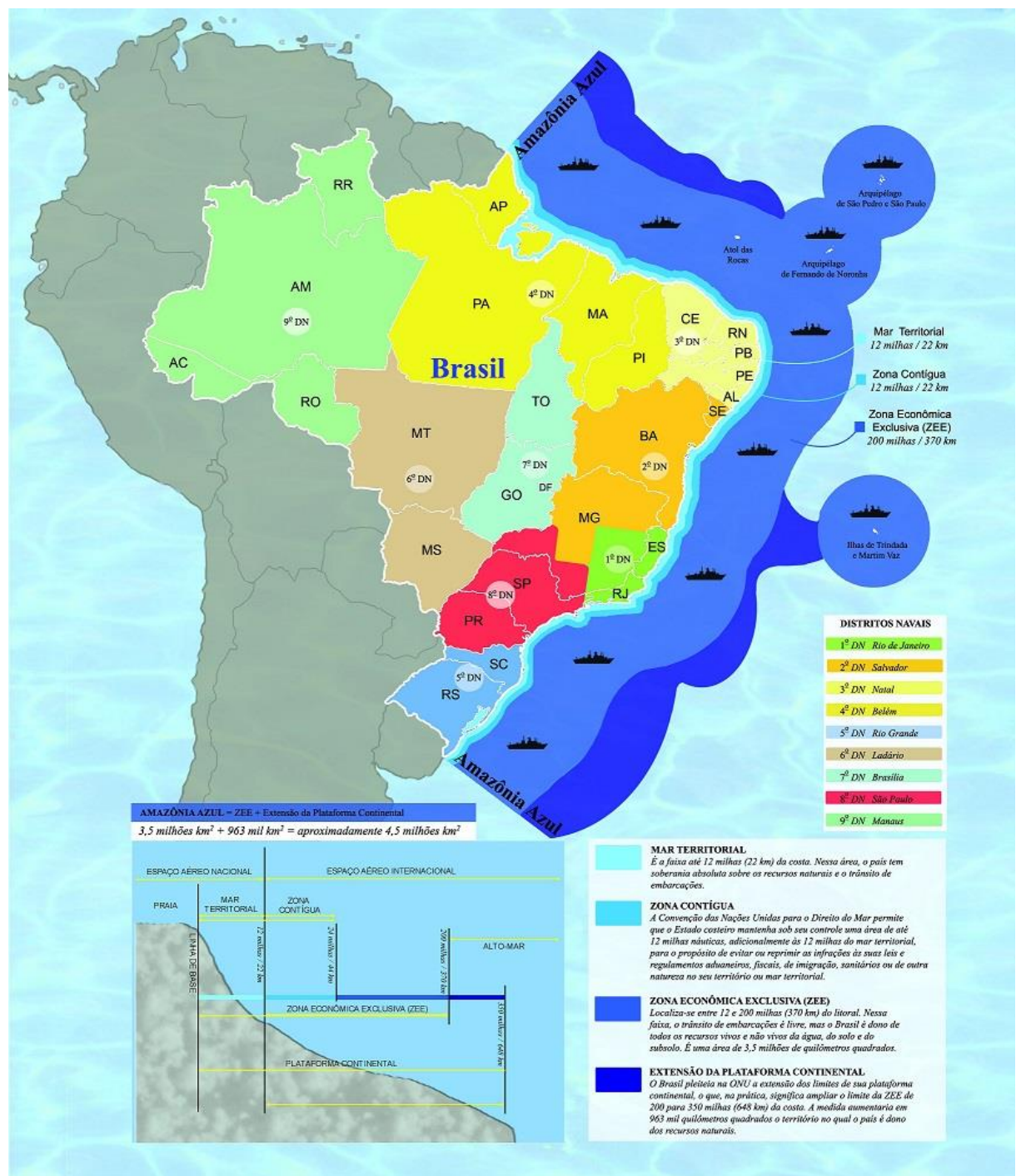


Fonte: EMEPC.

²⁴⁴ O propósito da criação da Comissão está disponível em: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_purpose.htm#Purpose (Data do último acesso: 12 de Maio de 2019).

10. Amazônia Azul

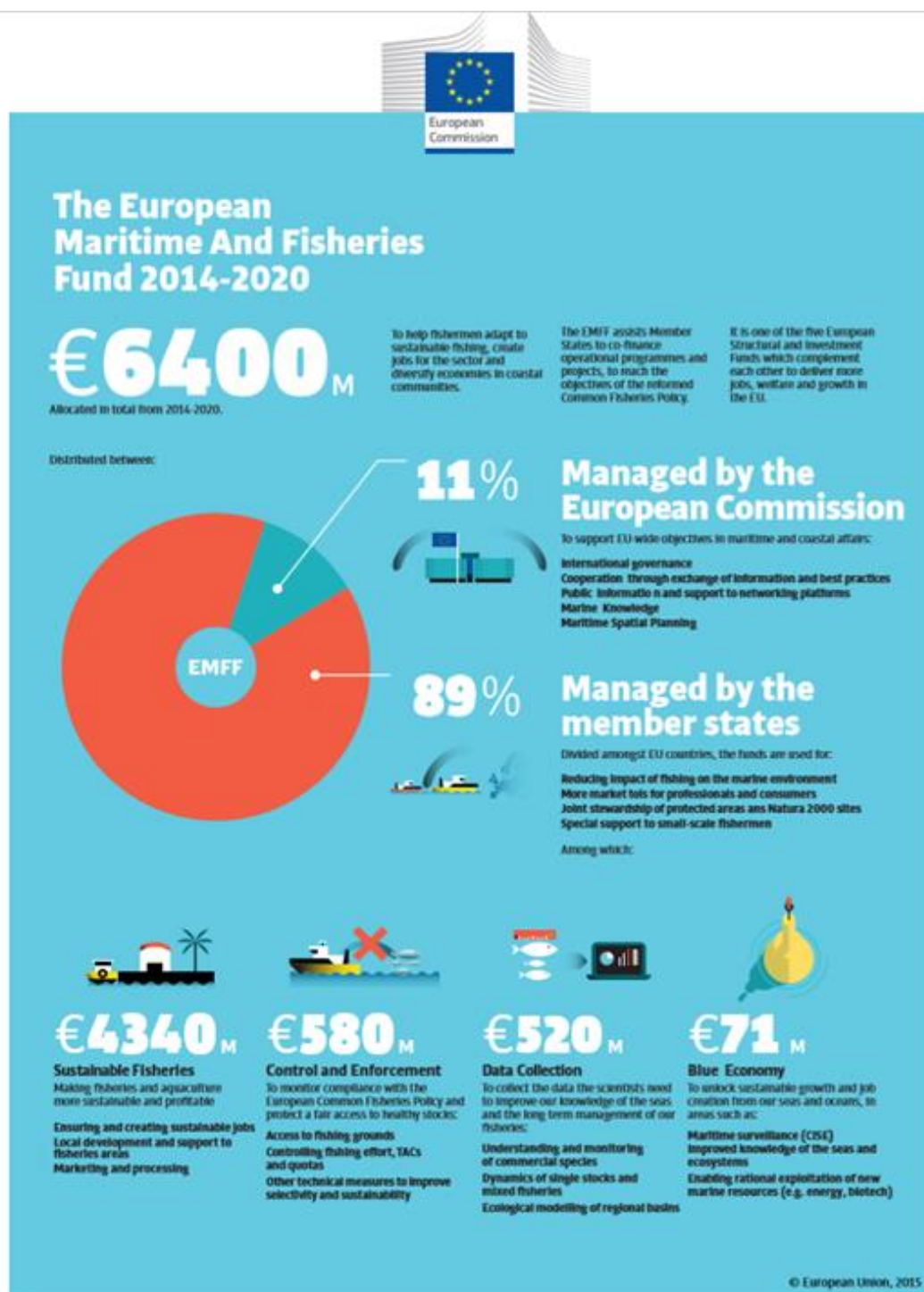
Figura 26. Amazônia Azul.



Fonte: Marinha do Brasil.

11.O Fundo para os Assuntos Marítimos e Pescas 2014-2020

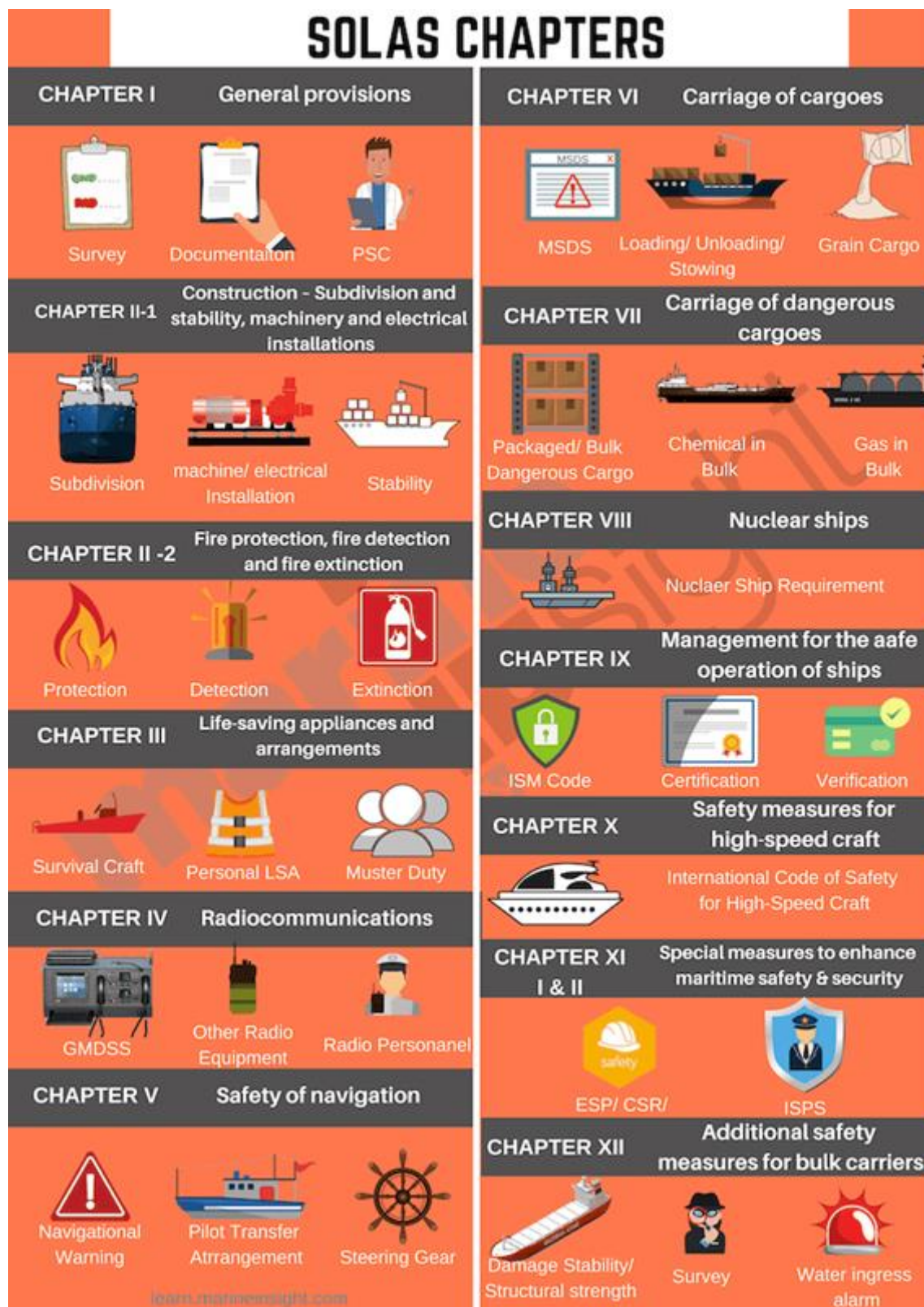
Figura 27. Infográfico dos Fundos para os Assuntos Marítimos e Pescas.



Fonte: União Europeia.

12.Capítulos SOLAS 1974

Figura 28. Capítulos SOLAS 1974.



Fonte: Marine Insight.

13.Meios da Marinha Portuguesa²⁴⁵

Tabela 1: Fragatas

CLASSE VASCO DA GAMA	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Vasco da Gama	F330	1989	1991
NRP Álvares Cabral	F331	1990	1991
NRP Corte-Real	F332	1990	1991
CLASSE BARTOLOMEU DIAS	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Bartolomeu Dias	F333	1992	2009
NRP D. Francisco de Almeida	F334	1992	2010

Tabela 2: Corvetas

CLASSE JOÃO COUTINHO	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP António Enes	F471	1969	1971
CLASSE BAPTISTA DE ANDRADE	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP João Roby	F487	1973	1975

²⁴⁵ Tabelas 1 a 9 elaboradas pela autora, com os dados fornecidos pela Marinha Portuguesa.

Tabela 3: Hidrográficos

CLASSE ANDRÓMEDA	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Andrómeda	A5203	1985	1987
NRP Auriga	A5205	1987	1988
CLASSE D. CARLOS I	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP D. Carlos I	A522	1989	1996
NRP Almirante Gago Coutinho	A523	1985	2007 (entrou na Marinha Portuguesa em 1999, esteve em estado de desarmamento desde 2000 e apenas em 2007 foi reintegrado e convertido em Navio Hidrográfico)

Tabela 4: Reabastecedor

CLASSE DO REABASTECEDOR	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Bérrio	A5210	1969	1993

Tabela 5: Lanchas

CLASSE ARGOS	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Argos	P1150	1991	1991
NRP Dragão*	P1151	1991	1991
NRP Escorpião	P1152	1991	1991
NRP Cassiopeia	P1153	1991	1991
NRP Hidra	P1154	1991	1991

CLASSE CENTAURO	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Centauro	P1155	2000	2000
NRP Órion	P1156	2001	2001
NRP Pégaso*	P1157	2001	2001
NRP Sagitário	P1158	2001	2001
CLASSE RIO MINHO	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Rio Minho	P370	1991	1991

*(Lancha com um maior número de missões no mar territorial)

Tabela 6: Patrulhas Oceânicas

CLASSE VIANA DO CASTELO	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Viana do Castelo**	P360	2005	2011
NRP Figueira da Foz**	P361	2005	2013
NRP Sines**	P362	2017	2018
NRP Setúbal**	P363	2017	2018

** (navio particularmente vocacionado para actuar na ZEE)

Tabela 7: Patrulhas

CLASSE CACINE	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Zaire	P1146	1970	1971

CLASSE TEJO	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Tejo	P590	1995	2016
NRP Douro	P591	1995	2015
NRP Mondego	P592	1992	2016
NRP Guadiana	P593	1994	2016

Tabela 8: Veleiros

VELEIROS	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Sagres	Navio-Escola	1937	1962
NRP Polar	Navio-Escola	1977	1983
NTM Creoula	Navio de Treino	1937	1987 (como Navio de treino de Mar)
NRP Zarco	Navio-Escola	1983	2015

Tabela 9: Submarinos

CLASSE TRIDENTE	Indicativo	Ano de lançamento à água	Ano de Entrada ao Serviço
NRP Tridente	S160	2008	2010
NRP Arpão	S161	2010	2010

HELICÓPTEROS	Ano de Entrada ao Serviço	
5 Westland Lynx Mk95	1993	<p>Os helicópteros estão preparados para operar a partir das fragatas:</p> <p>NRP Vasco da Gama NRP Álvares Cabral NRP Corte-Real NRP Bartolomeu Dias NRP D. Francisco de Almeida</p> <p>E do reabastecedor: NRP Bérrio</p>

Meios Força Aérea:

Segundo os dados do site oficial, a Força Aérea Portuguesa possuiu 12 tipos diferentes de aeronaves. Para esta dissertação interessam, para além do referido Lockheed P-3 C CUP+ ORION, o Chipmunk MK 20 (modif.), cuja descrição afirma que uma das modificações feitas nesta aeronave foi a remotorização mais potente e que a mesma tem capacidade para “voo nocturno”. O caça-bombardeiro subsónico Dassault/Dornier Alpha-Jet é bastante versátil e está preparado para operações de apoio aéreo ofensivo.